MAI 1951 NUMÉRO 42

Esso REVUE

PUBLICATION MENSUELLE
RÉSERVÉE AU PERSONNEL

STANDARD FRANÇAISE DES PÉTROLES

MAI 1951 NUMÉRO 42

ESSO REVUE

REVUE MENSUELLE
RÉSERVÉE AU PERSONNEL DE LA
STANDARD FRANÇAISE DES PÉTROLES

Rédacteur en Chef-Gérant : P. MOREL

Rédaction : 82, CHAMPS-ÉLYSÉES (8e)
TÉL. BALZAC 46-24 - POSTES 321 ET 241

MEMBRE DE L'UNION DES JOURNAUX
D'ENTREPRISE DE FRANCE

SOMMAIRE

Editorial 1
Laboratoires Esso de Port-Jérôme. 2
Le rallye Méditerranée-Le Cap ... 10
Le " Paul Solente " 13
Chasseurs de pétrole 16
Productivité 22

Et nos rubriques habituelles : *Nouvelles brèves - Revue de la Presse - Nouvelles des divisions - Chronique sociale - Promotions et mutations - Petites nouvelles scientifiques - Entre nous - Les bonnes idées paient.*

Photographies

MONTEFIORE p. 10 h. - BLEIN (OFALAC) p. 10 b., 11, 12, h. et d. - VIGOUROUS p. 12 g. - ATELIERS et CHANTIERS de BRETAGNE p. 13, 14, 15. - TESSIER p. 15 b. - RUSSEL LEE p. 16, 17, 18, 19, 20, 21. - SAUVELIAN p. 24 h. g. - COLLECTION " NOTRE MÉTIER " p. 27. - COLLECTION ESSO p. 22, 23, 28, 29. - (BEZAULT) p. 2 de couv., p. 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 24 et 25. - (MOREL) p. 3 de couverture.

Illustrations

MELISSENT p. 4, 5, 7. - VUILLEMIN p. 4. - JANETTE MATGÉ p. 2, 10, 11, 21, 22, 23.

Mise en page : A. B. FERRÉY

La reproduction de nos articles et documents doit être soumise à notre autorisation.

NOTRE COUVERTURE : *Les immenses chapiteaux des cirques ambulants sont montés chaque jour sans peine grâce à de puissants tracteurs.*

CI-CONTRE : *Aux laboratoires Esso de Port-Jérôme, une jeune chimiste mesure la pénétration d'une graisse.*

ÉDITORIAL

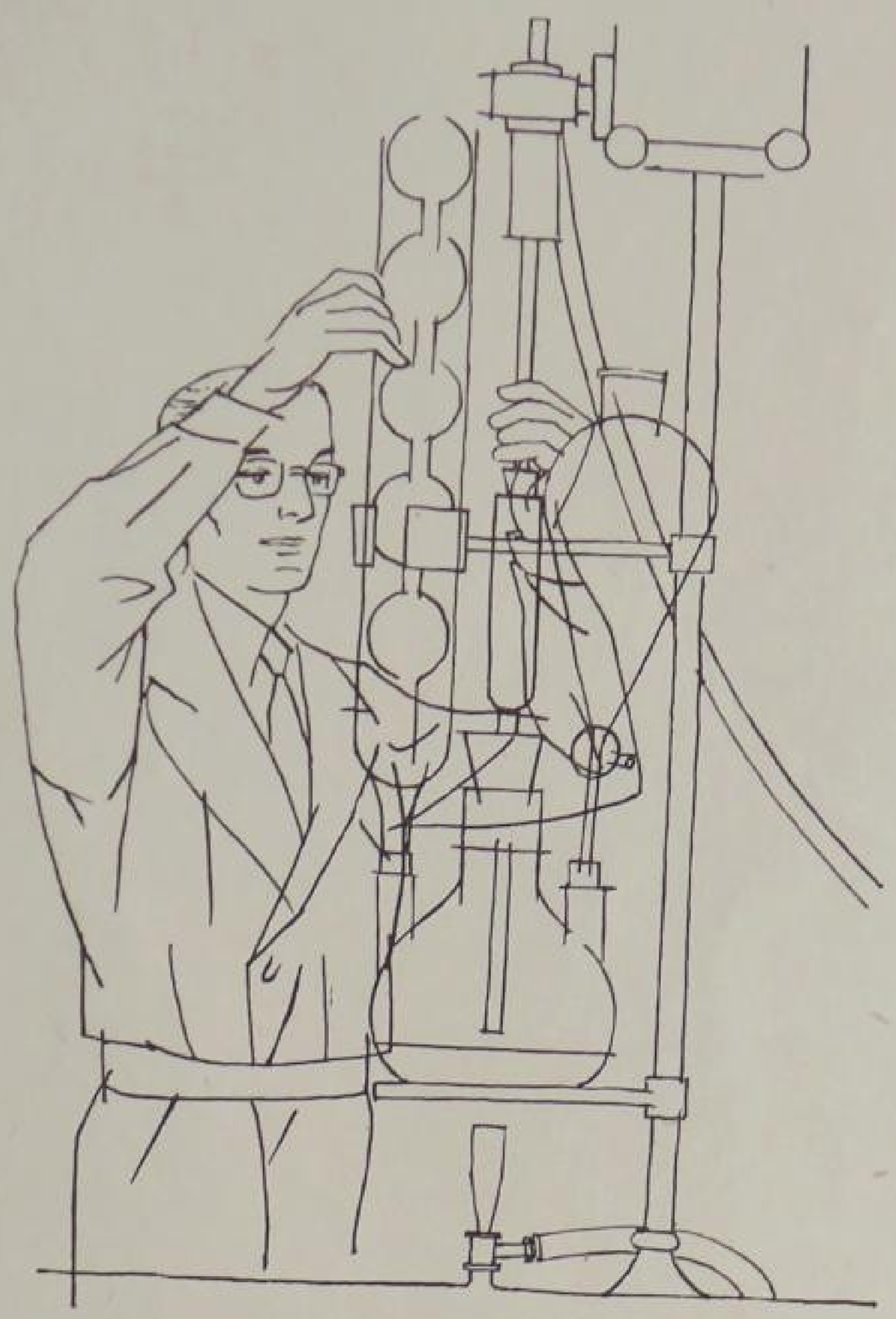
L'INDUSTRIE moderne, dont l'industrie pétrolière est un des types les plus significatifs, nécessite une étude continuelle profonde des problèmes humains comme des problèmes techniques. Une industrie comme la nôtre exige de la part de ses dirigeants une jeunesse d'esprit toujours en éveil, un goût très accentué du risque et ne peut résoudre ses problèmes techniques que dans la mesure où son personnel acquiert et conserve du dynamisme. Ceci ne s'obtient pas en ayant les yeux toujours fixés en arrière sur des traditions et sur des précédents. La société dans laquelle nous avons vécu jusqu'à présent est une société dont la structure et les aspects humains doivent évoluer aussi rapidement que la structure et les aspects économiques et techniques. Il y a un danger à se cramponner à des conceptions périmées. L'entreprise privée est entrée dans une nouvelle phase de son existence. Plus elle est importante, plus ses devoirs à l'égard de la collectivité la conduisent à être au service du public. Cette reconnaissance lui confère des droits tels que, notamment, le droit à la vie et aux activités auxquelles la compétence technique de ses dirigeants et les moyens matériels dont elle dispose lui permettent d'envisager de participer.

Mais ces droits comportent en contrepartie des devoirs dont le plus important est de faire en sorte que l'entreprise soit pour l'Etat l'équivalent d'un bon citoyen, c'est-à-dire qu'à tout moment elle soit capable d'apporter la preuve que ses activités sont utiles à la collectivité et qu'elle fait tous les efforts désirables pour qu'à son évolution économique et technique corresponde une amélioration des conditions de travail de ses collaborateurs.

Il est bien certain qu'une telle prise de position n'est pas toujours facile mais il est non moins certain que nous ne justifierons dans les jours à venir la liberté d'entreprendre qui nous est chère que dans la mesure où nous saurons apporter le témoignage permanent de notre désir de suivre cette règle de conduite.

S. SCHEER, PRÉSIDENT DIRECTEUR GÉNÉRAL

Extrait du discours prononcé le 7 avril 1951 à l'occasion de l'inauguration des Laboratoires Esso (Raffinerie de Port-Jérôme).



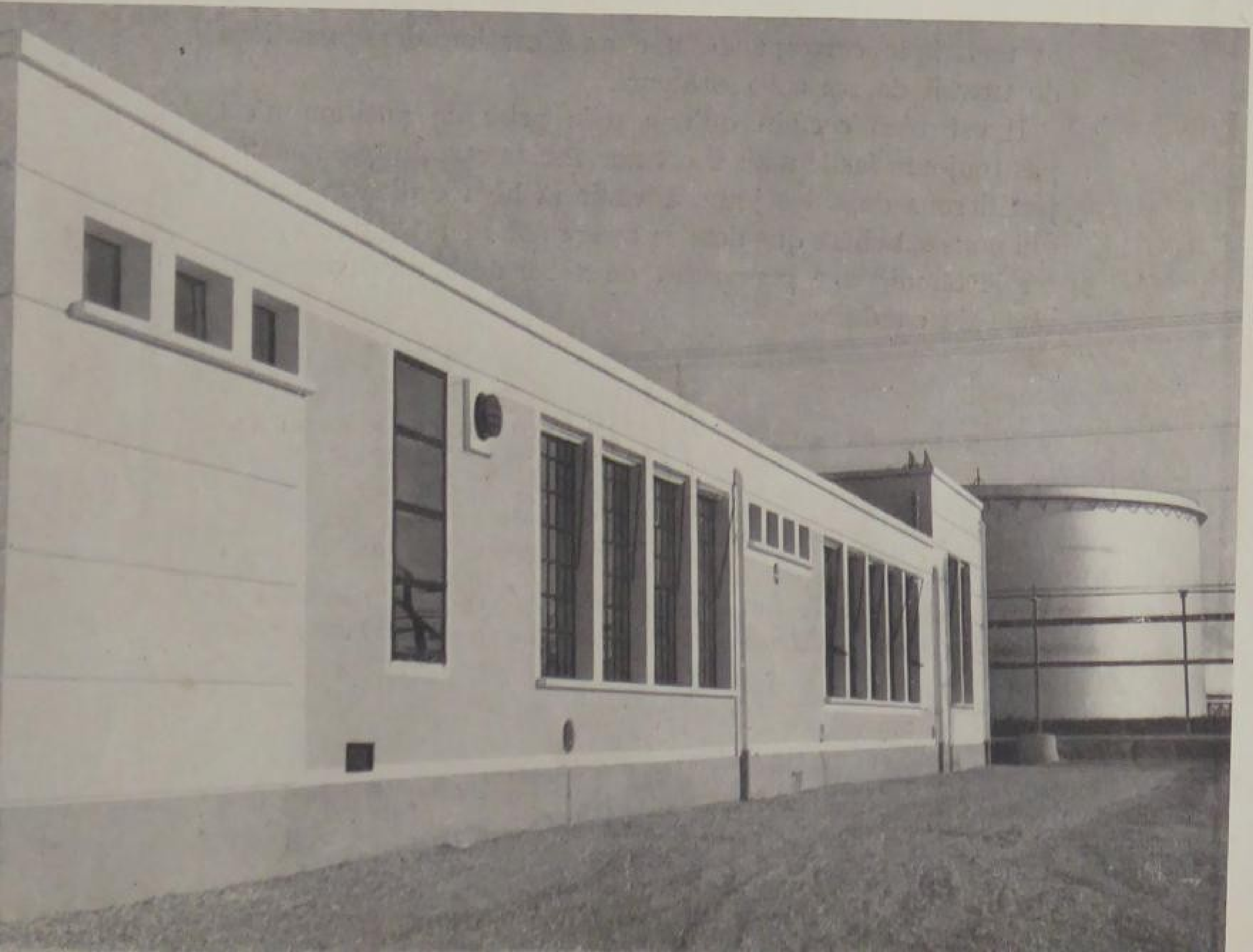
LABORATOIRES ESSO

Raffinerie de Port-Jérôme

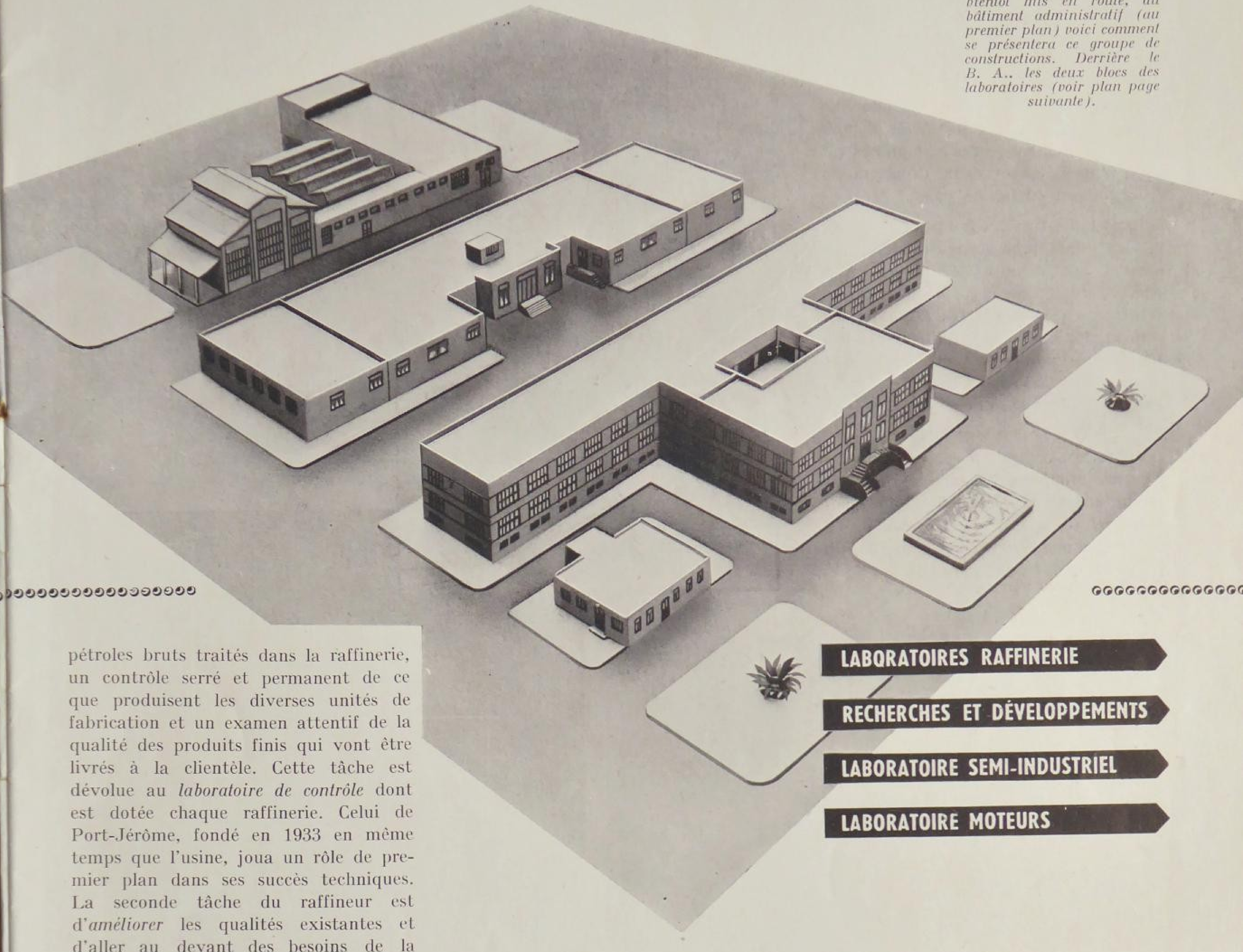
Le seul nom de pétrole a un parfum d'exotisme et d'aventures : il évoque les prospections hasardeuses et les expéditions pleines de risques, les forages lointains sous le soleil des tropiques, dans la jungle et les marécages, ou parmi les blanches solitudes boréales. Ce décor pittoresque a fait naître bien des légendes, parfois épiques, mais souvent mensongères ; en fait, après l'aventure héroïque, s'est installée une florissante et solide industrie qui sans cesse repousse ses frontières et voit s'étendre un champ d'action cependant déjà considérable. Chaque jour voit naître des carburants dotés de plus de puissance et de propriétés nouvelles, des huiles et des graisses mieux adaptées aux exigences des utilisateurs, chaque jour les solvants, les bitumes, etc... trouvent des applications inédites et souvent insoupçonnée. La chimie du pétrole vient agrandir ce domaine déjà immense avec une foule de produits dont les plus connus du grand public sont les solvants oxygénés, les caoutchoucs de synthèse et les matières plastiques. A la fois dispensateur d'énergie, sous une forme particulièrement pratique, et réserve de matières premières pour l'industrie chimique, le pétrole, par sa puissance, par la diversité de ses produits, par tous les bienfaits qu'il apporte au monde moderne, est aujourd'hui le symbole même du progrès mécanique.

Quel est donc le puissant moteur qui pousse cette vivante industrie vers une prospérité toujours plus grande ? C'est, sans nul doute, au premier chef, l'ardeur et la foi de ses techniciens, mais c'est plus encore l'aiguillon d'une loyale concurrence et les exigences de plus en plus difficiles à satisfaire de la clientèle. Ainsi le client qui demande, et le technicien qui répond à sa demande, sont-ils les artisans d'un progrès qui se traduit finalement pour tous par une amélioration des conditions de vie.

La qualité des produits qu'il fabrique est donc la préoccupation majeure du raffineur moderne. De ce souci, découlent pour lui deux tâches essentielles : la première, et la plus immédiate, est de *maintenir* les qualités actuelles par un contrôle constant des fabrications. Ceci exige une connaissance parfaite des



La façade Sud du laboratoire Moteur est percée de hautes fenêtres par lesquelles pénètre largement le soleil.



Après les agrandissements, bientôt mis en route, du bâtiment administratif (au premier plan) voici comment se présentera ce groupe de constructions. Derrière le B. A., les deux blocs des laboratoires (voir plan page suivante).

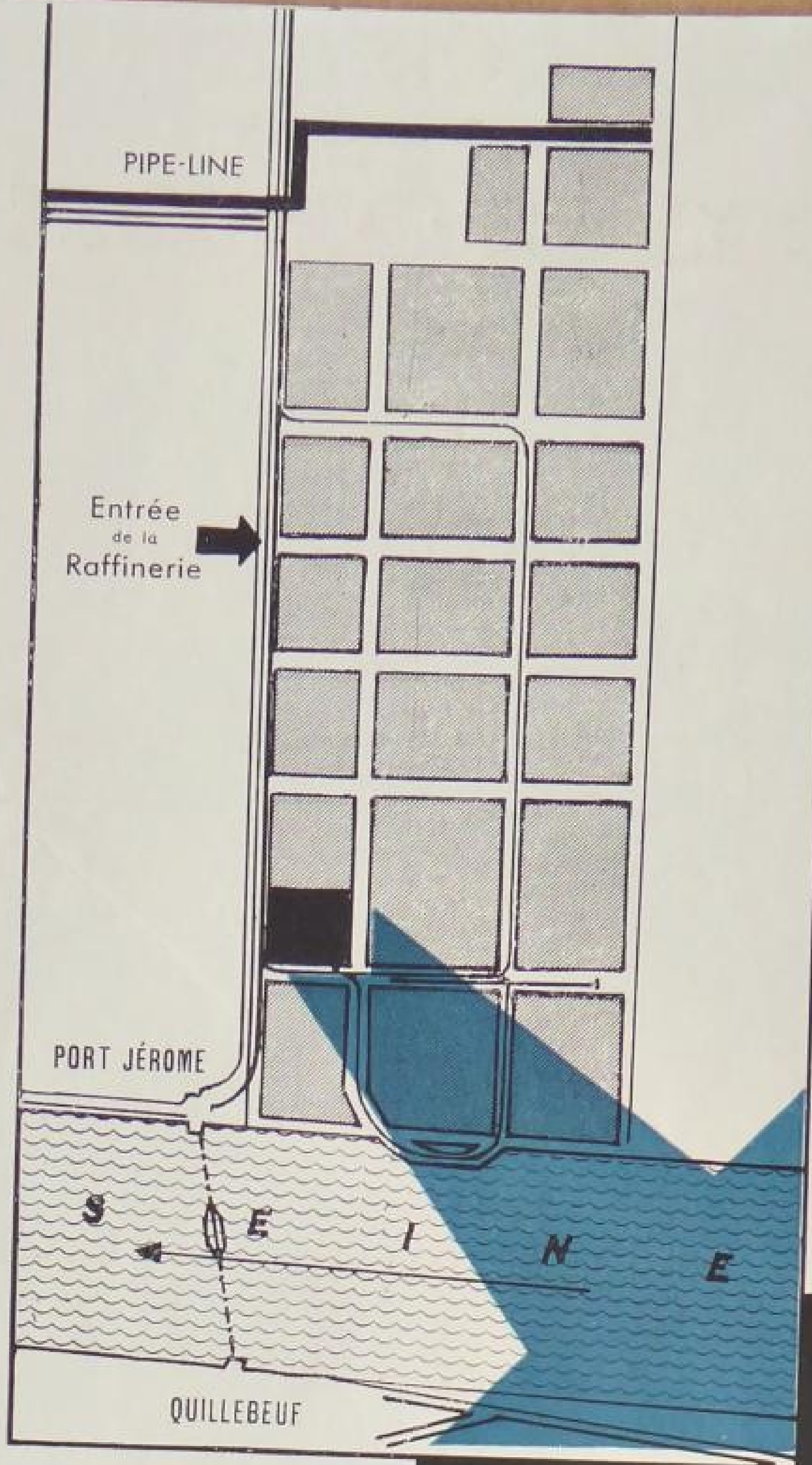
pétroles bruts traités dans la raffinerie, un contrôle serré et permanent de ce que produisent les diverses unités de fabrication et un examen attentif de la qualité des produits finis qui vont être livrés à la clientèle. Cette tâche est dévolue au *laboratoire de contrôle* dont est dotée chaque raffinerie. Celui de Port-Jérôme, fondé en 1933 en même temps que l'usine, joua un rôle de premier plan dans ses succès techniques. La seconde tâche du raffineur est d'*améliorer* les qualités existantes et d'aller au devant des besoins de la clientèle en créant des produits nouveaux. Chaque technicien participe, bien entendu, à l'effort d'invention qu'exige ce souci constant, mais il n'est pas moins nécessaire de centraliser ces travaux en de puissants *laboratoires de recherches*, spécialisés et bien outillés. De tels organismes, assurance sur l'avenir pour toute industrie, existent depuis longtemps déjà à l'étranger, notamment aux Etats-Unis, en Angleterre et en Hollande. Les mêmes nécessités se font sentir dans notre pays, et le laboratoire de recherches créé avant la guerre à Port-Jérôme à côté du laboratoire de contrôle obtint dès le début des résultats encourageants.

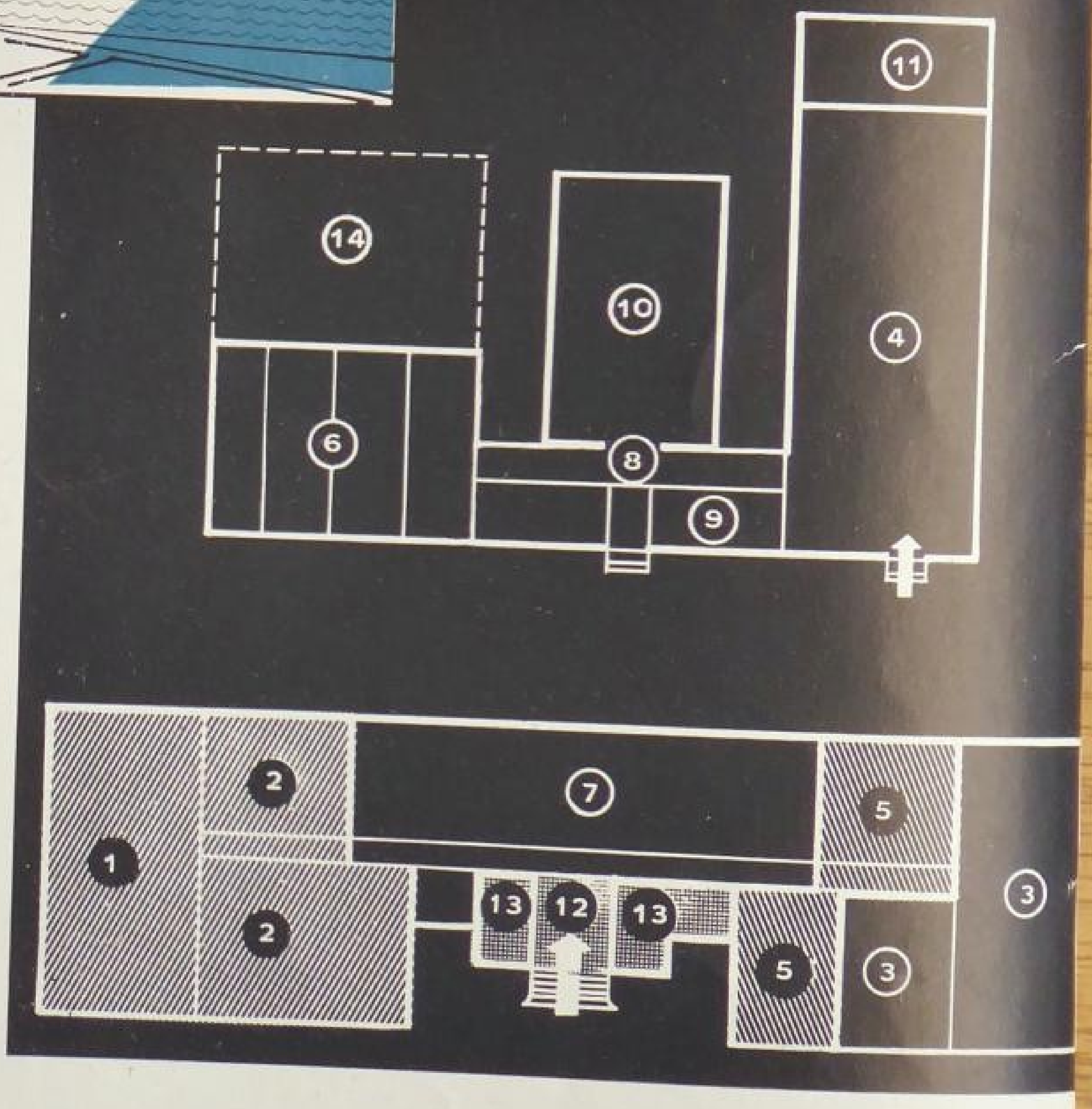
Voici, à droite, la porte d'entrée du laboratoire Moteurs et au fond le vaste hall qui abrite le laboratoire semi-industriel.

A l'issue de la deuxième guerre mondiale, après cinq années de travail méritoire réalisé avec les moyens du bord, et qui avait principalement pour but de conserver à la Société une équipe efficace de chercheurs et de techniciens, l'étendue de l'effort à accomplir a justifié le regroupement et l'extension des laboratoires qui sont répartis entre deux départements (voir tableau en bas de page).

D'importants travaux furent nécessaires : le bâtiment laboratoire existant fut agrandi aux deux extrémités et on y groupa, du sud au nord, les laboratoires Raffineries (1) (2), Ventes (7), Développements (5) et Recherches (3). Ces installations sont munies de tout l'équipement de travail désirable : eau chaude et froide, gaz, électricité, vide, air comprimé, vapeur, hottes à tirage forcé, etc...

Derrière le bâtiment, a été construit un nouveau groupe qui comprend le laboratoire *moteurs* (4) et le laboratoire *semi-industriel* (6) réunis par un couloir de service (8), une laverie pour le matériel (9) et des magasins de stockage (10).





DÉPARTEMENT TECHNIQUE

Laboratoires Raffinerie

(1) LABORATOIRE DE CONTROLE
(2) LABORATOIRE APPLICATIONS TECHNIQUES

DÉPARTEMENT RECHERCHES ET DÉVELOPPEMENTS

Laboratoires Recherches

(3) LABORATOIRE DE RECHERCHES (4) LABORATOIRE MOTEURS

Laboratoires Développements

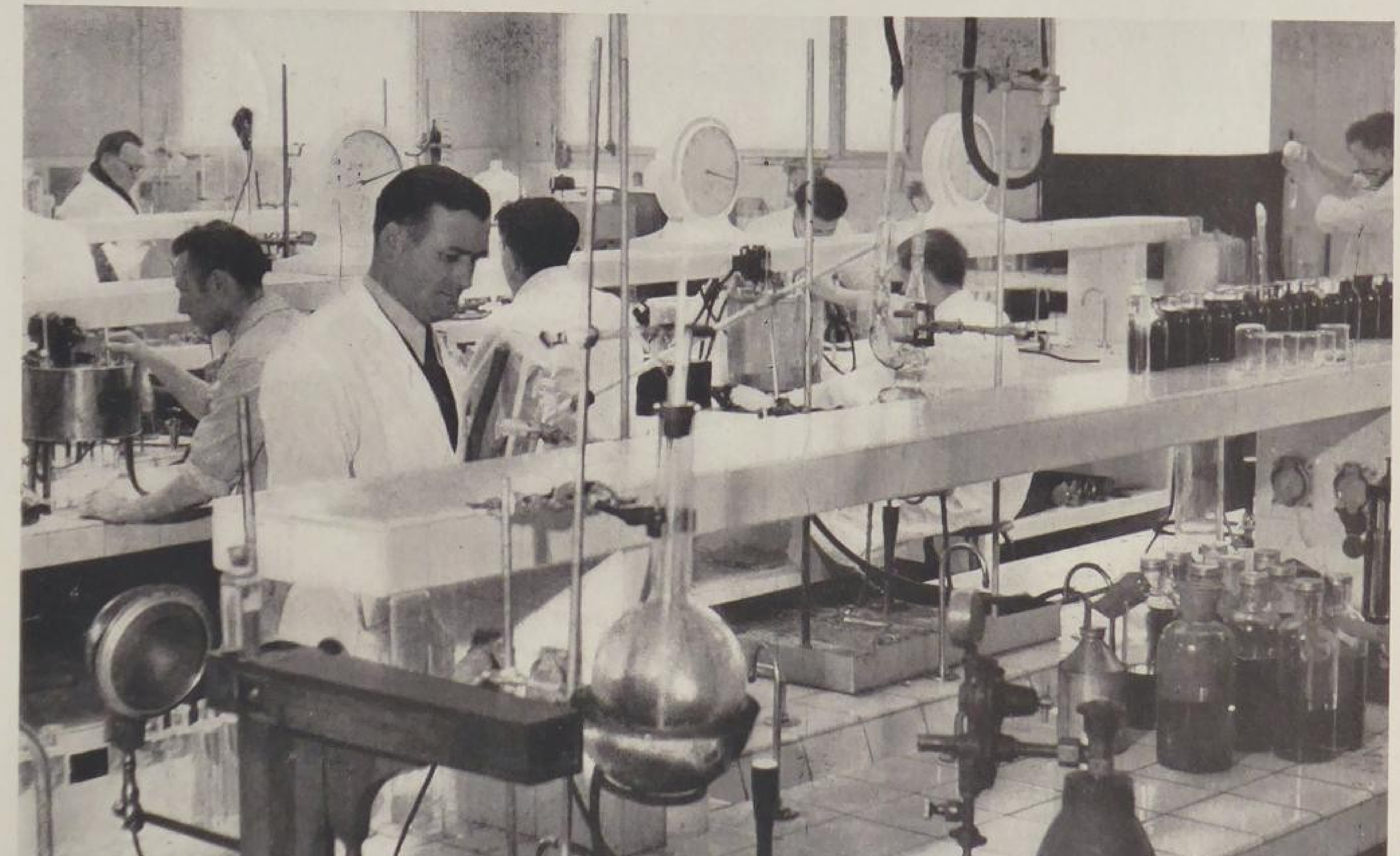
(5) LABORATOIRE DÉVELOPPEMENTS (6) LABORATOIRE SEMI-INDUSTRIEL
ÉTUDES ÉCONOMIQUES ET PROCÉDÉS

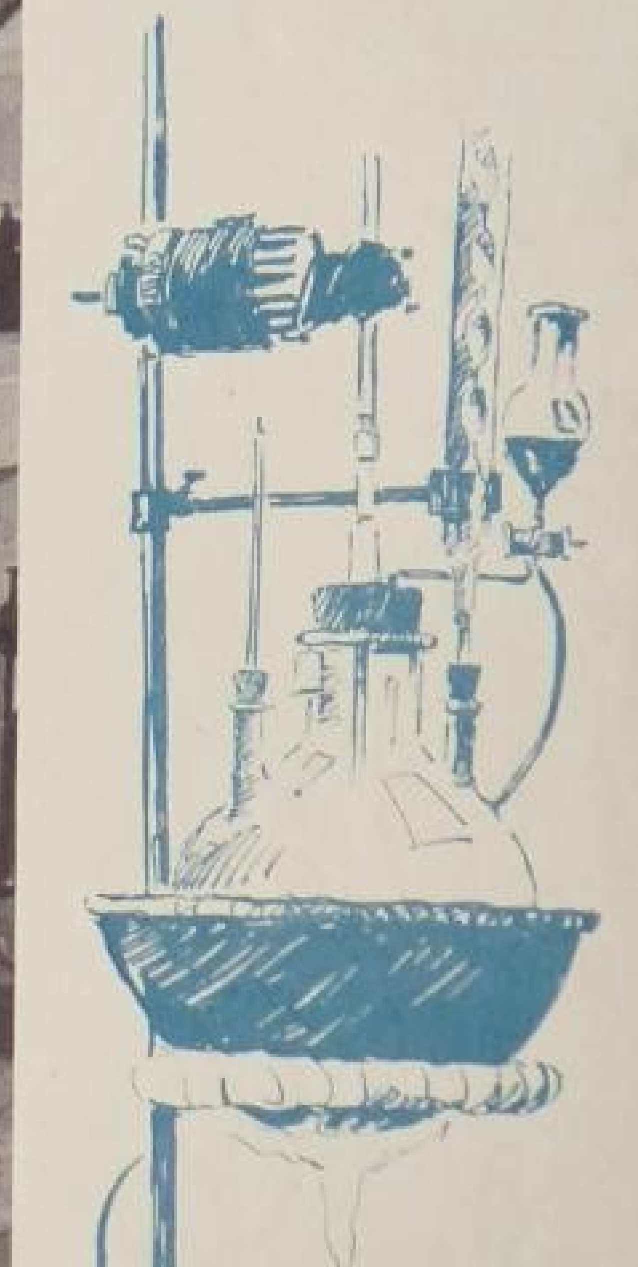
Laboratoires Ventes (7)

LABORATOIRES RAFFINERIE

Outre son rôle de contrôle permanent des qualités fabriquées, le laboratoire Raffinerie, par son groupe « Application Techniques », est l'auxiliaire précieux du groupe d'ingénieurs qui a pour tâche, sous le nom de Service Technique, de surveiller et d'améliorer la marche de la raffinerie. L'ensemble constitue le « Département Technique » ; il est en quelque sorte le « Brain Trust Technique » de la raffinerie, et tout son travail est centré sur celle-ci. Il a pour fonction la surveillance générale des qualités et des rendements obtenus aux unités de fabrication, l'étude de leur amélioration par des modifications plus ou moins profondes des conditions de marche ou de l'équipement des unités, leur adaptation à des qualités nouvelles ou au traitement de bruts nouveaux. La réalisation de ces travaux est confiée aux Ingénieurs du « Service Technique » et le laboratoire « Applications Techniques » est chargé d'effectuer les vérifications, les contrôles et les études qui précèdent ou suivent ces modifications d'installation. Le tableau ci-dessous résume les activités des Laboratoires Raffinerie.

Laboratoire de contrôle	Laboratoire Applications Techniques
Contrôle périodique des unités de fabrication (réglage et surveillance) ou d'organes annexes (Centrale). Analyse des produits sortant de la raffinerie. Contrôle des produits utilisés par la raffinerie (pétroles bruts - produits chimiques de traitement, etc.). Contrôle spécial en relation avec les essais et modifications effectués sur les unités à la demande du Service Technique.	Travaux de laboratoire en vue d'adapter la marche des unités à des conditions nouvelles de qualité ou de rendement. Solution immédiate des difficultés de marche des unités de fabrication.





Vue d'ensemble des laboratoires Raffinerie. — Contrôle de la qualité des fabrications.

RECHERCHES ET DÉVELOPPEMENTS

Le Département Recherches et Développements doit avoir des vues plus lointaines et envisager des solutions à plus longue échéance, valables pour l'ensemble de la Société. Il doit avant tout tenir compte des exigences de la clientèle. Ses tâches peuvent brièvement se résumer en trois points :

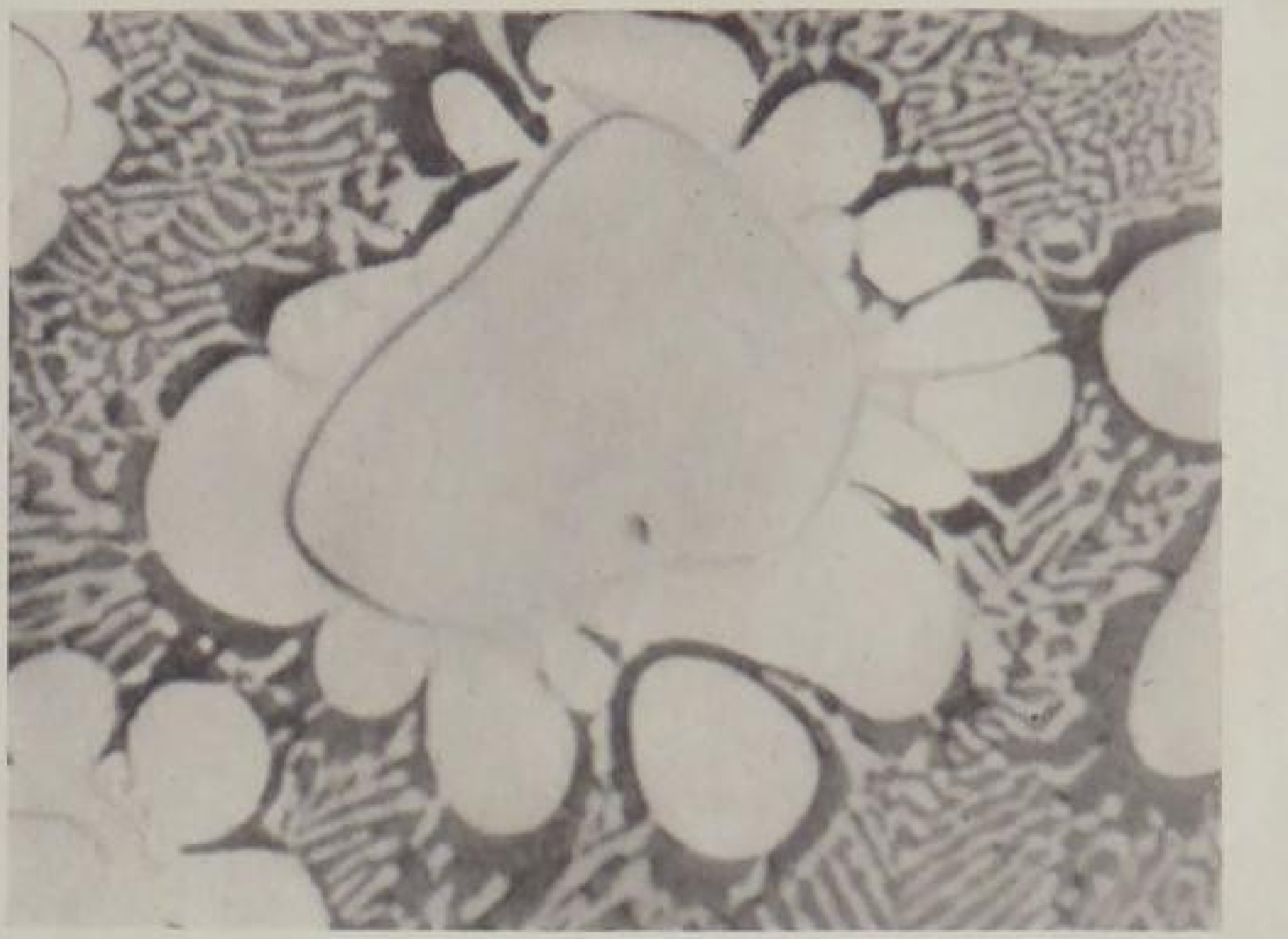
1° Adaptation au marché français des solutions mises au point pendant la guerre dans d'autres pays, concernant les problèmes du raffinage.

2° Solution des problèmes particuliers posés par la clientèle française et européenne, ou par les conditions particulières du raffinage à Port-Jérôme.

3° Contribution à l'étude des problèmes généraux que pose le raffinage du pétrole, à l'échelle internationale.

Ce programme, ainsi que la nécessité d'une organisation rationelle du travail, ont amené les organisateurs à diviser le département en trois services : *recherches, développements, ventes* dont le tableau ci-dessous précise les attributions respectives :

Ce microscope métallographique sert à examiner et à photographier la surface des métaux préalablement traités par un réactif approprié. Il grossit les objets 1.400 fois. L'examen de la surface des métaux rend de grands services pour résoudre les difficiles problèmes de corrosion rencontrés dans l'industrie du pétrole. Voici une curieuse photographie, prise avec cet appareil, d'un échantillon de métal : il s'agit d'un alliage de cuivre et de cadmium, grossi quatorze cent fois.



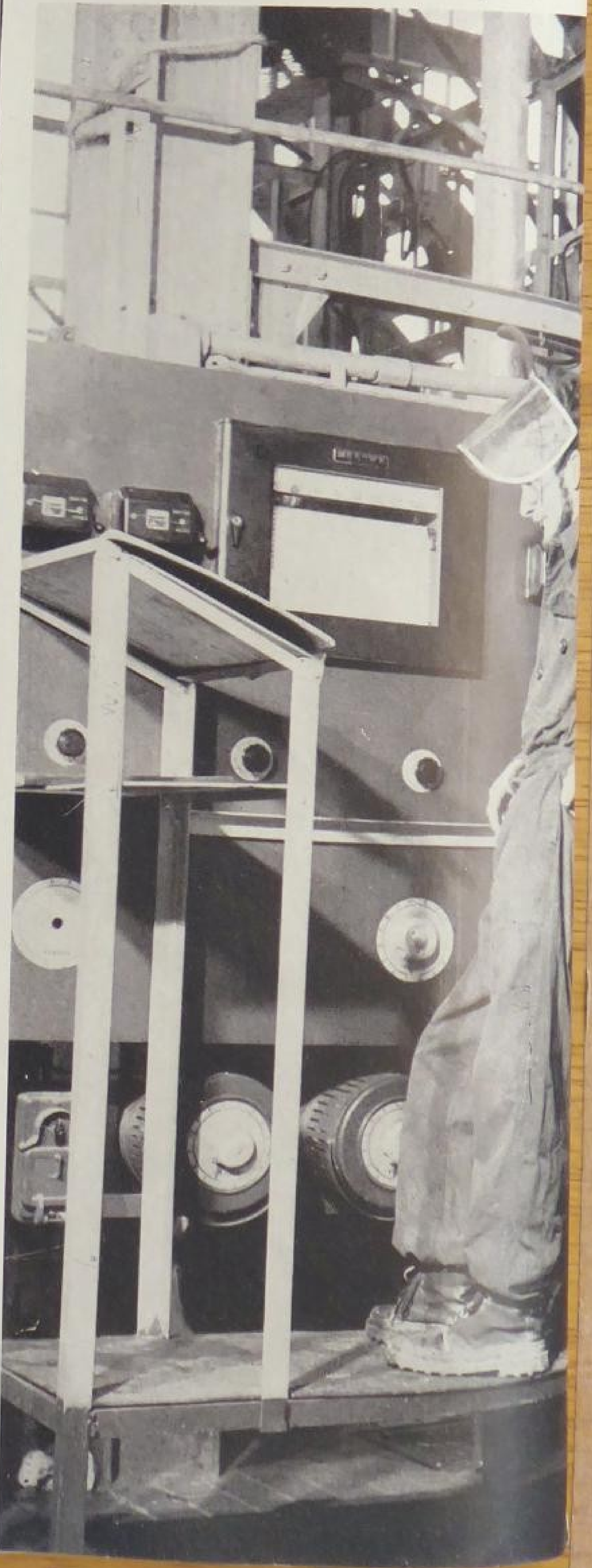
Ci-contre : Montage d'un appareil pour la mesure de l'oxydation des huiles.

RECHERCHES		DÉVELOPPEMENTS			VENTES
LABORATOIRE RECHERCHES	LABORATOIRE MOTEURS	LABORATOIRE DÉVELOPPEMENTS	LABORATOIRE SEMI-INDUSTRIEL	ÉTUDES ÉCONOMIQUES ET PROCÉDÉS	
Amélioration de la qualité des produits (additifs). Etude systématique et approfondie des problèmes techniques. Recherche d'applications nouvelles des dérivés du pétrole. Etude des procédés nouveaux de raffinage.	Essais sur moteur des qualités de carburants et lubrifiants vendus par la Société. Essai sur moteurs des qualités proposés par R. et D. (principalement des additifs). Mesure du nombre d'octane et cétane (à titre de contrôle).	Résolution de problèmes de qualités posés par les services de vente. Etude détaillée des procédés nouveaux en vue de leur application industrielle. Amélioration des méthodes de raffinage de la raffinerie.	Etude des procédés au stade d'unité pilote. Préparation des bases nécessaires aux études de Recherches et Développements.	Etude de la rentabilité des procédés nouveaux. Révision des investissements à consentir et profits à espérer. Etude et calcul des unités nouvelles et procédés nouveaux envisagés à la suite des études R. et D.	Contrôle des qualités commerciales vendues par la Société. Examen des réclamations de la clientèle. Mise au point des qualités. Surveillance du marché et progrès de la concurrence. Contrôle courant portant sur les produits soumis par R. et D.
Annexes : Laboratoire d'étude de la corrosion. Laboratoire de physique.					

LABORATOIRE

Stade intermédiaire entre le laboratoire proprement dit et l'application industrielle, le laboratoire semi-industriel est une véritable raffinerie en réduction ; il est équipé d'unités « pilotes » dont le principe et le fonctionnement sont, à l'échelle réduite, ceux des véritables unités. Ce laboratoire est installé dans une salle large et haute où peuvent se développer les installations des plus grands appareils. Des passerelles métalliques, sur quatre étages, au centre du bâtiment, permettent d'accéder à tous les niveaux des unités expérimentales, qui sont ainsi aisément auscultables et transformables, et se prêtent à toutes les modifications nécessitées par l'évolution des études. Le bâtiment est pourvu d'un remarquable équipement de sécurité : ventilateurs, extincteurs, douches, etc...

A droite, unité expérimentale de première distillation. — Ci-dessous, le tableau de contrôle de l'unité-pilote de traitement des huiles au phénol.



Voyons comment fonctionne cet ensemble et comment l'invention peut naître, grandir et aboutir en une réalité industrielle. Une idée nouvelle peut apparaître en étudiant une exigence nouvelle de la clientèle, un problème posé par la raffinerie ou être la conséquence de l'intuition d'un technicien.

Dans le premier cas, le *laboratoire des ventes*, grâce à l'expérience de ses techniciens ou de ceux des services commerciaux, pourra souvent apporter une solution rapide, en recherchant, par exemple, la qualité qui convient au client.

S'il se heurte à une insuffisance de qualité des produits normaux dans le cas considéré, une étude plus approfondie doit être entreprise, et ce sera le rôle du *laboratoire Développement* qui étudiera les possibilités de produire cette qualité nouvelle par les procédés classiques du raffinage.

S'il faut rechercher par contre de nouveaux procédés, ou étudier des produits d'addition susceptibles de conférer au produit classique des propriétés nouvelles, ce problème plus général relèvera du *laboratoire de Recherches.*

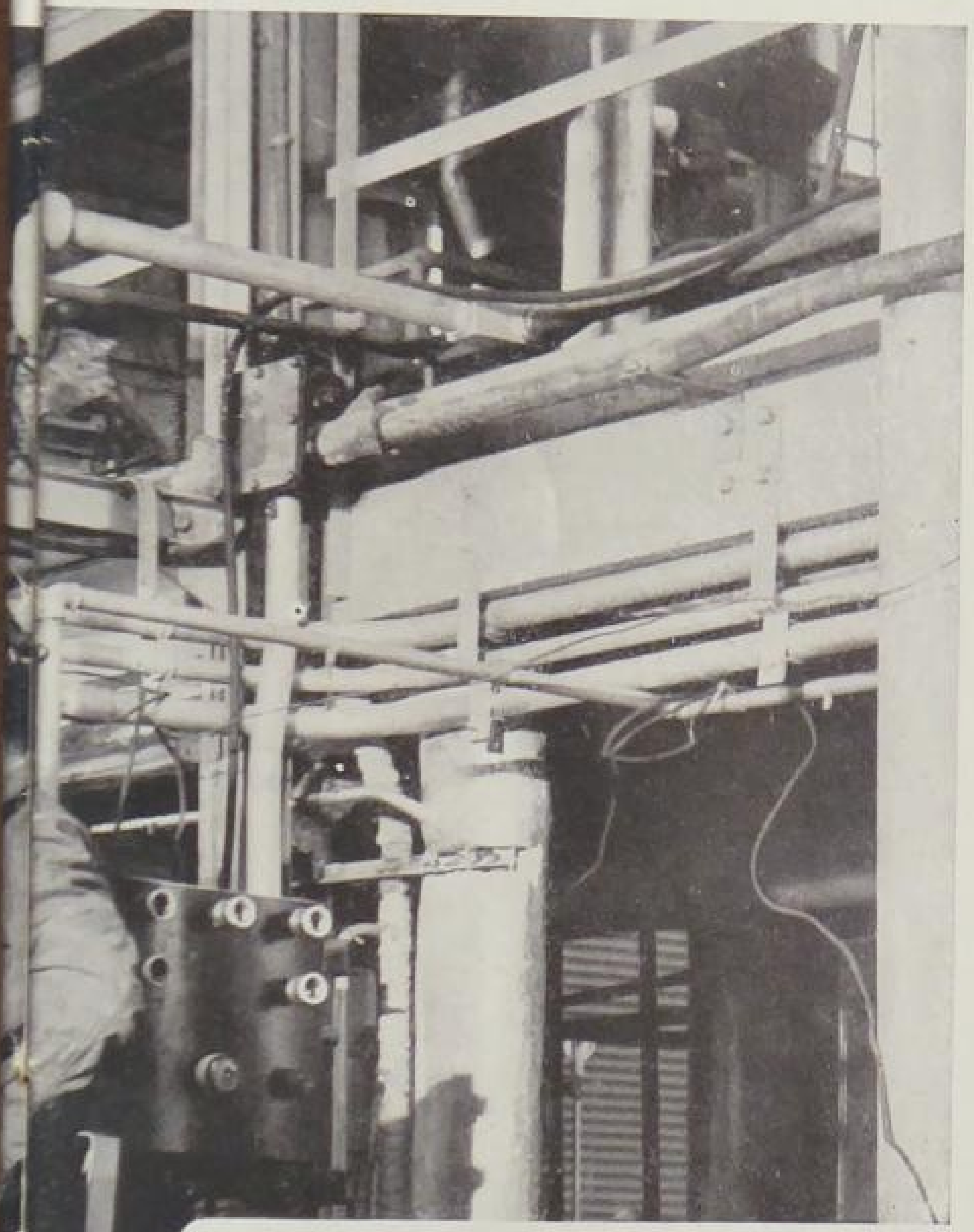
Lorsque celui-ci aura dégagé le principe de la solution, celle-ci sera étudiée en détail par le laboratoire Développements, adaptée aux réalités pratiques de l'industrie, envisagée sous l'angle économique et essayée au *laboratoire semi-industriel*, étape nécessaire avant la réalisation industrielle.

Les problèmes concernant le traitement du pétrole suivent un cheminement analogue : le groupe « Applications Techniques » des *Laboratoires Raffinerie* (Département Technique) a pour tâche de résoudre au jour le jour les difficultés de raffinage : si l'une de celles-ci présente un caractère systématique, le problème sera confié au Département Recherches et Développements.

Si, d'autre part, un technicien, dans le courant de ses travaux, a l'intuition d'une solution nouvelle, plus simple ou plus économique que les solutions déjà employées, le laboratoire *Recherches* étudiera l'idée qui, de là, passera au laboratoire *Développements*, puis au laboratoire *semi-industriel*, etc...

Si la dimension même du Département rend nécessaire une division du travail assez poussée, le besoin d'une continuité dans l'effort et celui d'un appareillage coûteux et spécialisé exigent que certains sujets restent la spécialité d'un service.

SEMI-INDUSTRIEL



Ce moteur C.F.R. sert à la mesure de l'indice d'octane des carburants-auto.

LABORATOIRE MOTEURS

Le laboratoire *moteurs* a une importance qu'il faut souligner ; aucune autre méthode courante de contrôle ne permet, en effet, d'apprécier les qualités d'un carburant ou d'un lubrifiant, et seul un essai moteur sur les types commerciaux effectivement utilisés par la clientèle peut en rendre compte. Aussi, l'équipement du laboratoire moteurs a-t-il été l'objet de soins particuliers : les moteurs sont logés dans des salles bien aérées, insonorisées et sont surveillés par un appareillage de contrôle très complet. Ce laboratoire se classe parmi les plus modernes du monde. Ses travaux sur l'indice d'octane des carburants sont utilement complétés par des « road tests » (épreuves sur routes) effectués sur une voiture équipée à cet effet.

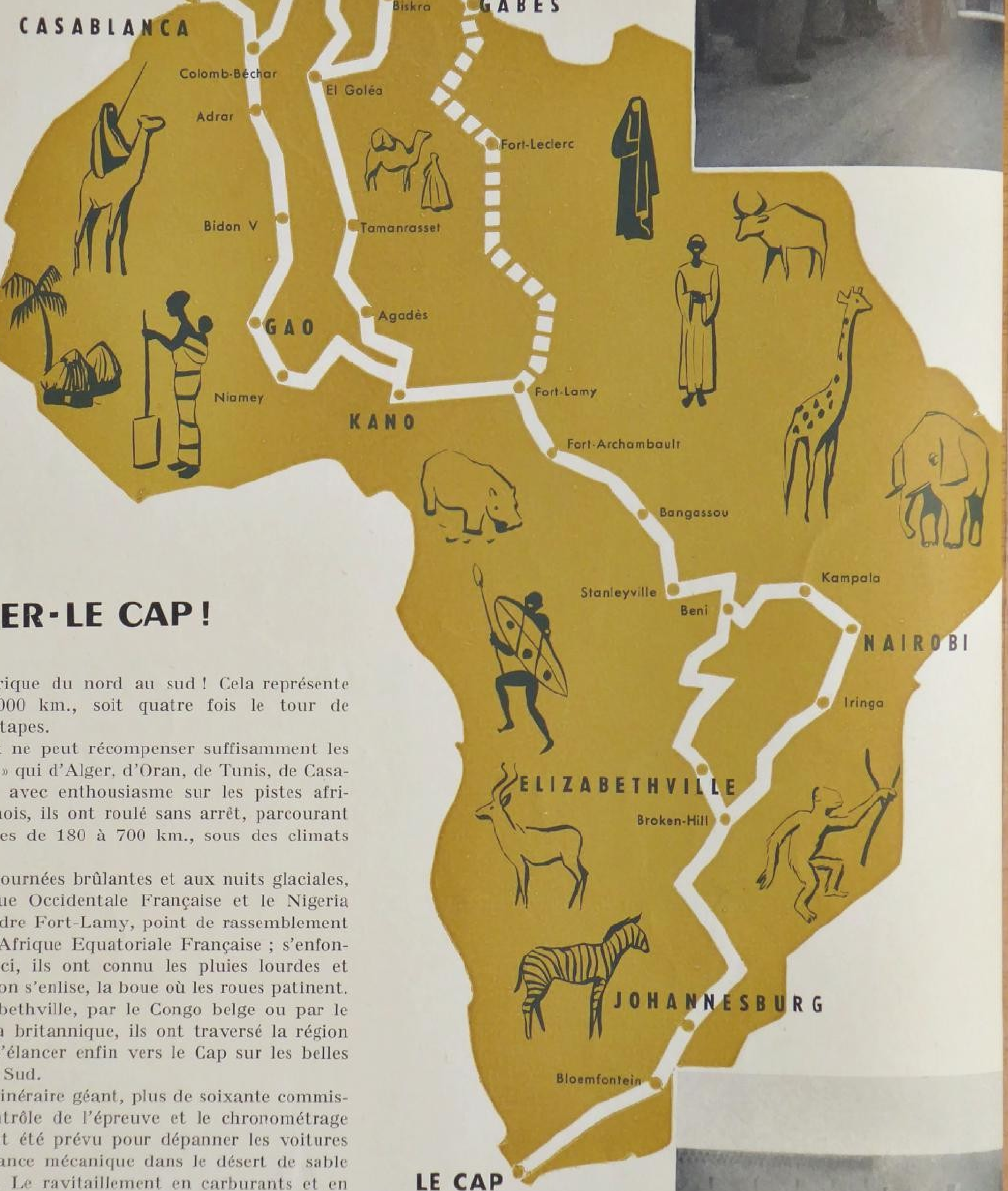
C'est ainsi que les laboratoires Esso de Port-Jérôme s'efforcent de répondre aux exigences d'une organisation du travail bien comprise. Un bel ensemble d'instruments perfectionnés est au service du technicien, car, le temps n'est plus où la science pouvait se contenter de quelques rudiments d'appareils, hâtivement bricolés, au service de beaucoup de génie ! Des services annexes largement développés collaborent à l'effort de contrôle et de recherche : services de documentation, service de brevets, groupe analytique, groupe d'études économiques, magasins, ateliers, etc...

Mais, avant tout, le technicien trouve dans ces laboratoires le climat moral nécessaire au succès ; l'esprit d'équipe dirige vers un même but les efforts des spécialistes variés, et la liberté d'esprit individuelle encourage toutes les initiatives et les fait fructifier.

La recherche théorique et la recherche technique, malgré la profonde divergence de leurs buts, exigent les mêmes méthodes et le même cheminement de l'esprit. Leur succès a pour rançon la même somme d'efforts perdus, d'essais infructueux, de verre cassé, d'équations insolubles. Mais le technicien a la joie de voir, de temps à autre, la réalisation industrielle de sa découverte couronner ses efforts. Dans le même temps, l'industriel courageux voit ses investissements récompensés.

Ainsi, dans cet aspect de l'industrie du pétrole, méconnu malgré son importance, qu'est la recherche nous retrouvons l'esprit d'aventure qui, décidément, présidera toujours aux destinées de « l'or noir ». Souhaitons que, de plus en plus nombreux, les jeunes chercheurs trouvent leur vocation dans la merveilleuse aventure de la Recherche Technique.

Ce que fut LE RALLYE



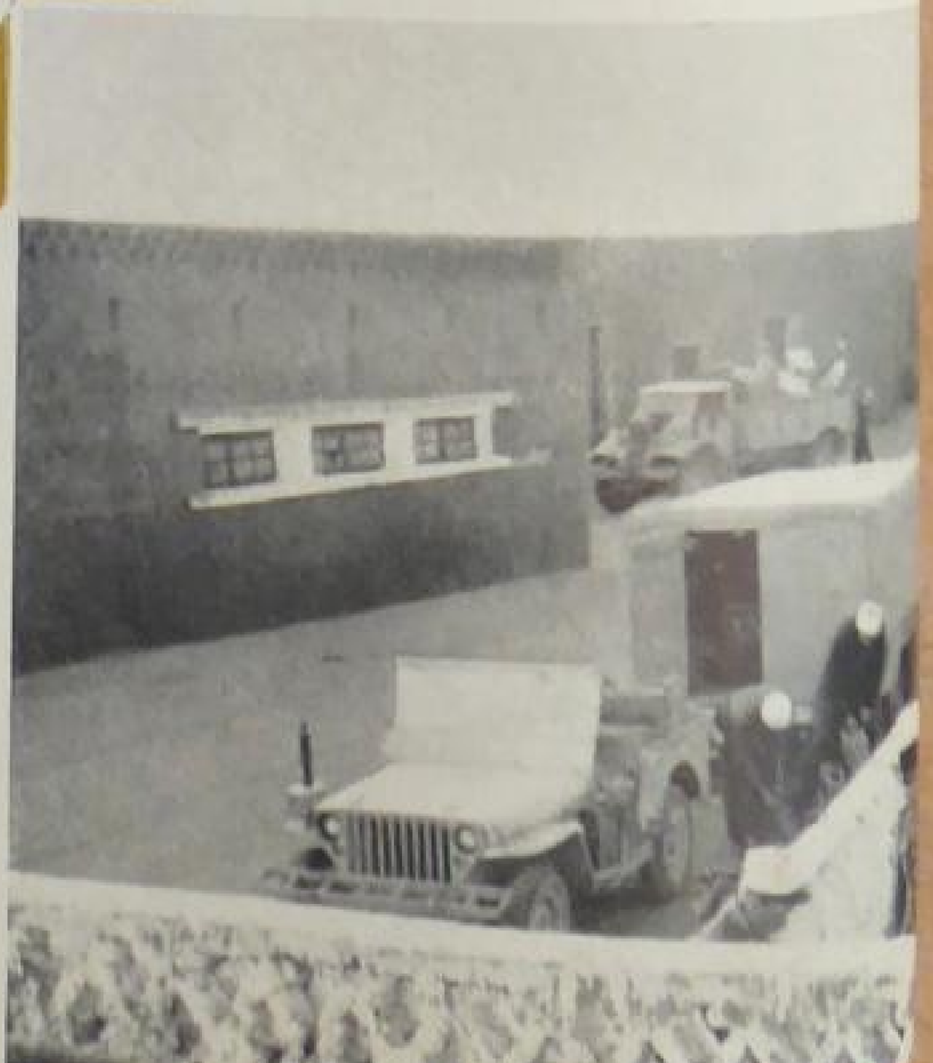
ALGER-LE CAP !

La traversée de l'Afrique du nord au sud ! Cela représente une randonnée de 15.000 km., soit quatre fois le tour de France, en cinquante étapes.

Nulle coupe, nul prix ne peut récompenser suffisamment les « modernes aventuriers » qui d'Alger, d'Oran, de Tunis, de Casablanca, se sont élancés avec enthousiasme sur les pistes africaines. Pendant deux mois, ils ont roulé sans arrêt, parcourant des distances journalières de 180 à 700 km., sous des climats souvent pénibles.

Après le Sahara aux journées brûlantes et aux nuits glaciales, ils ont traversé l'Afrique Occidentale Française et le Nigeria Britannique pour atteindre Fort-Lamy, point de rassemblement avant la traversée de l'Afrique Equatoriale Française ; s'enfonçant au cœur de celle-ci, ils ont connu les pluies lourdes et violentes, les pistes où l'on s'enlise, la boue où les roues patinent. De Stanleyville à Elisabethville, par le Congo belge ou par le Kenya ou le Tanganyka britannique, ils ont traversé la région des Grands Lacs pour s'élancer enfin vers le Cap sur les belles routes de l'Afrique du Sud.

Tout au long de cet itinéraire géant, plus de soixante commissaires ont assuré le contrôle de l'épreuve et le chronométrage des parcours. Tout avait été prévu pour dépanner les voitures arrêtées par une défaillance mécanique dans le désert de sable ou dans la forêt vierge. Le ravitaillement en carburants et en lubrifiants a été assuré, d'une façon parfaite, par plusieurs grandes sociétés (Esso, Shell, Socony-Vacuum et Standard-Vacuum). On le voit, rien n'avait été laissé au hasard, mais dans une telle aventure on ne peut cependant éviter l'imprévu et, il faut bien le dire, c'est le côté passionnant d'un tel rallye : l'imprévu qui



MÉDITERRANÉE - LE CAP

Il y a seulement cinquante ans, l'Afrique hostile et mystérieuse ne laissait pénétrer dans ses profondeurs que de hardis pionniers. En 1951, "on y lache", sans inquiétude, quarante-quatre automobiles de tourisme ! Le rallye fut non seulement une grande épreuve sportive, mais aussi le symbole du progrès africain.

DE HAUT EN BAS :

Une jeep Delahaye, au départ de Tunis. M. de la Chauvinière donne le signal du départ, tandis que le Dr Tremsal, président de l'Automobile Club de Tunisie, assure le chronométrage.

Sur la route du Hoggar, M. Vigourous s'entretient avec M. Malone.

Le sable du grand Erg occidental s'accumule sur la piste. 6 janvier.

Un poste de dépannage militaire à In-Salah.

surgit d'on ne sait où à n'importe quel moment, n'importe où, l'imprévu qui souvent rend la technique inutile et fait appel aux plus nobles qualités humaines : la volonté et l'énergie. Compétition de techniques, compétition humaine, telles sont les images de cette grande épreuve ; on ne peut mieux la comparer, dans l'histoire de l'automobile, qu'à la Croisière Jaune organisée jadis par André Citroën.

M. M. Vigourous, inspecteur Sahara de l'Esso Standard Algérie, qui eut la chance de suivre une partie de l'épreuve, nous a aimablement communiqué ses impressions :

— « Si le rallye fut un beau voyage, il n'était cependant pas destiné à satisfaire uniquement des goûts touristiques. Dans l'ensemble, il y eut de sérieuses difficultés à vaincre, difficultés souvent inattendues et qui variaient avec la nature des pays traversés ; il fallut même beaucoup de courage à certains automobilistes pour continuer et parvenir au but.

Soumis à un horaire très strict et au sévère règlement du rallye, il n'était pas possible aux concurrents d'admirer à loisir les sites traversés et de visiter les endroits pittoresques. Les amateurs d'exploits cynégétiques durent déchanter et ne purent que bien rarement satisfaire leur goût pour la chasse. A l'arrivée à l'étape, graissage, révision, réparation, ravitaillement, occupaient les heures de loisirs et il fallut, bien souvent, prendre sur les heures de sommeil, afin d'être « paré » pour l'étape du lendemain. Mais parlons du voyage !

L'élégance n'a pas perdu ses droits et, au départ d'Alger, les curieux remarquent le soin apporté par les concurrents à l'équipement de leurs voitures. Grande variété dans les engins destinés au franchissement des passages sablonneux : échelles métalliques, plaques d'envol « récupérées ». Chacun a fixé ces accessoires à sa manière, à l'extérieur du véhicule, mais en évitant de nuire à la ligne de la carrosserie et sans donner l'impression de désordre. Orange et bleue, la plaque fournie par le Comité d'Organisation du rallye ajoute aux voitures sa note colorée et symbolique : l'or du sable du Sahara et le lapis-lazuli de la Méditerranée. Chez tous les concurrents, à côté d'une bonne humeur qui durera tout au long de l'épreuve, se lit le même désir : terminer le parcours coûte que coûte, pénalisé ou non ! L'essentiel est d'arriver au Cap !

Le départ a lieu par groupe, à partir du 26 décembre. Dès les premiers jours, les contrastes algériens se révèlent aux concurrents : des neiges de l'Atlas Tellien aux sables du Grand Erg occidental, du riant paysage des oasis à la sévérité du Tadmaït et du Tidikelt, des Hamadas et des Regs monotones aux Massifs du Hoggar. Nous abordons finalement les Regs qui précèdent la Savane soudanaise et atteignons peu après In-Guezzam qui marque la limite des territoires algériens.

CLASSEMENT GÉNÉRAL

1. **Equipe militaire**, Pick-Up Delahaye ; 1. **Mario Veglia**, Willys Overland ; 1. **R. Lapalu**, Land Rover, 1re 2e catégorie 1.100 cm³ à 2 l. ; 4. **Georges Poirier**, Peugeot 203 ; 5. **Georges Hugounenq**, Ford ; 6. **Equipe militaire**, Pick-Up Delahaye ; 7. **Pierre Lhommet**, Renault « Colorale » ; 8. **Gabriel Avenel**, Renault « Marchande » ; 9. **H. Berney**, Buick ; 10. **Comte de Moustier**, Hotchkiss ; 11. **Equipe militaire**, Delahaye ; 12. **Michel Lepan**, Renault « Colorale » ; 13. **J. Desparmet**, Willys Overland ; 14. **Wallace D. Malone**, Dodge ; 15. **Ferdinando Gatta**, Lancia ; 16. **Antoine Shusha**, Willys Overland ; 17. **Mme d'Ieteren**, Volkswagen ; 18. **Carlos Desmazières**, Delahaye ; 19. **Roberto Baracco**, Lancia ; 20. **E. Christillini**, Lancia. 21. **Edouard Buchmann**, Ford V-8 ; 22. **Joseph Sayag**, Hotchkiss ; 23. **Loos**, Ford ; 24. **Jacques Rachel**, Dyna-Panhard ; 25. **Emile Lafont**, Renault Diesel 5 t. ; 26. **R. Steigelmann**, Renault 4 CV. ; 27. **Charles F. Brush**, Willys Overland ; 28. **Decaillet**, Dodge ; 29. **Jan Gleisner**, Ford V-8 ; 30. **Pierre Lagarde**, Renault 4 CV. ; 31. **G. Osmont**, Dodge ; 32. **Equipe militaire**, Delahaye V.L.R. ; 33. **Equipe militaire**, Delahaye V.L.R. ; **Equipe militaire**, Delahaye V.L.R.

Le 5 janvier, voici la neige dans l'Atlas Tellien.

D'Alger au Soudan, peu de difficultés graves. Les magnifiques travaux exécutés sur plus de 1.800 km. par la 1re Compagnie Saharienne du Génie permettent aux concurrents de réaliser des « temps » records ; les moyennes sont de 56, 58, voire 60 km. à l'heure, ce qui témoigne de l'habileté des conducteurs, en même temps que de la qualité mécanique de leurs véhicules. Au sud de Tamanrasset, cependant, quelques ensablements sans gravité. A leur arrivée au Hoggar, ce ne fut qu'un cri chez tous les concurrents : « C'est bien grâce à la piste que nous avons pu effectuer le parcours dans d'aussi bonnes conditions ! »

La Buick de M. Bernay arrive à El Golea. Cette voiture a effectué le parcours de l'étape à 60 km.-heure de moyenne.

Le dépannage, les liaisons radio-électriques sont remarquablement organisés, grâce aux autorités militaires d'Algérie et d'A.O.F. qui ont permis aux unités sahariennes de prêter leur concours. L'hébergement est également parfait : même en plein Sahara ou dans la brousse, les concurrents trouvent le confort nécessaire ; dans les possessions françaises ou étrangères, partout un accueil charmant et un vif désir d'aider, le plus possible, les concurrents. »

. . . .

D'Agadès à Kano, 700 km. de piste sur un sol dur dans une région de brousse, coupée parfois de ravines ; puis, jusqu'à Fort-Lamy, pendant 800 km., c'est la Savane aux herbes hautes où l'on rencontre parfois des antilopes, et sur les rives des fleuves, des crocodiles et des hippopotames.

C'est maintenant l'Afrique Equatoriale et, jusqu'à Bangassou, 1.400 km. d'une piste en terre recouverte par endroit de gravier. On traverse une région vallonnée et couverte de forêts ; il fait chaud, la température oscille entre +20° la nuit et +30° le jour. La contrée est très giboyeuse : éléphants, buffles, rhinocéros, lions, panthères, hippopotames ; à partir de Fort-Archambaud, on nous promet même des gorilles. Des ponts rudimentaires et des bacs permettent de franchir les cours d'eau ou les fleuves comme le Chari et le Logone. Encore 1.400 km. pour aller jusqu'à Beni, sur une excellente piste en terre. Cette région possède les plus grands éléphants d'Afrique et, parmi les différentes tribus indigènes qui y vivent, se trouvent encore des pygmées.

Avant Stanleyville, le franchissement du fleuve Oullé est assuré par des bacs. A partir de Beni jusqu'à Broken-Hill (Rodesia) le choix est laissé aux concurrents entre les routes de l'ouest par Elisabethville, ou de l'est par Nairobi. La route de l'ouest est la plus confortable, la piste en terre est excellente et les hôtels sont pourvus d'un confort raffiné. Par l'est, au contraire, la piste est assez mauvaise jusqu'à Campala, mais une excellente route bitumée lui fait suite, 150 km. avant Nairobi.

La dernière voiture en route vers le Hoggar : c'est la Dodge de MM. Chevalier et Decaillet, bien équipée.

D'Iringa à Broken-Hill, 1.400 km. d'une bonne piste en terre, sous un climat tropical, à travers une végétation clairsemée où l'on rencontre des antilopes, des zèbres, des autruches et des buffles. A partir de Broken-Hill, le parcours devient plus facile et jusqu'à Johannesburg, c'est une belle route empierrée de 2.000 km., parfaitement roulante ».

L'excellente route bitumée à deux bandes qui joint Johannesburg au Cap (1.532 km.) est parcourue par les concurrents en une seule étape ; le climat tempéré rappelle celui de l'Afrique du Nord et la faune est semblable. Après les épreuves du sable, des passages d'eau, de la forêt tropicale, de la tôle ondulée, des profils accidentés c'est un véritable sprint pour gagner Le Cap.

Le 24 février 1951, tous les concurrents, à part une voiture retardée, entrent dans la grande cité africaine. Un accueil enthousiaste les y attend et des fêtes somptueuses se déroulent en leur honneur. Un classement provisoire est établi dès l'arrivée. Au classement général, un concurrent ravitaillé par Esso Standard Tunisie et Vacuum, figure parmi les ex aequo pour le premier rang ; de même, les première et deuxième places dans la deuxième catégorie sont attribuées à deux concurrents également ravitaillé par Esso Standard et Vacuum.

Ajoutons à ce reportage que parmi les voitures engagées (Bugatti, Buick, Chevrolet, Delahaye, Dodge, Fiat, Ford, Hotchkiss, Jeep, Lancia, Land Rover, Lincoln, Nash, Peugeot, Renault, Volkswagen, Willis-Overland) vingt voitures étaient françaises. Rappelons que c'est l'équipe militaire française qui se classa la première avec le pick-up et la jeep Delahaye, vainqueurs toutes catégories.

LA PLUS GRANDE DRAGUE MARINE DU MONDE

LE "PAUL SOLENTE"

Construite par les Ateliers et Chantiers de Bretagne à Nantes, la drague marine "Paul Solente" est destinée à entretenir et améliorer le Canal de Suez et les accès de la rade de Port-Saïd.

Avant de présenter la plus grande drague marine du monde, nous ne pensons pas inutile de renseigner nos lecteurs sur « les Ateliers et Chantiers de Bretagne ». Cette société anonyme fut constituée en 1909 pour l'exploitation des anciens établissements « De la Brosse et Fouche ». Dès 1904, en effet, MM. de la Brosse et Fouche avaient entrepris la construction de navires de guerre et étudié l'application des turbines Rateau à la marine. Les succès qu'ils ont remportés dans ces deux branches sont à la base de l'ascension rapide des « ateliers » et ont concouru, pour une large part, à assurer leur réputation actuelle. Depuis, une nouvelle spécialité, non moins importante s'est ajoutée à ces activités : la construction des engins de port et de draguage.

Le très confortable salon de l'Ingénieur.

LE " PAUL SOLENTE "

En 1946, la Compagnie Universelle du Canal maritime de Suez ouvrit un concours international pour que lui soit fournie une drague suceuse et porteuse moderne dont les aménagements confortables devaient permettre à l'état-major et à l'équipage de vivre dans d'excellentes conditions sous le climat pénible de la mer Rouge et de la côte méditerranéenne d'Égypte. Cette drague avait pour but d'entretenir et d'améliorer le canal de Suez. Le projet présenté par les Ateliers et Chantiers de Bretagne fut retenu et, malgré les difficultés rencontrées pour la construction — les Ateliers avaient beaucoup souffert des bombardements de Nantes — la drague « Paul Solente », qui porte le nom d'un éminent ingénieur en chef du canal de Suez, était lancée le 27 novembre 1948 avec un éclat tout particulier. Elle est ne l'oublions pas, la plus grande drague marine du monde. L'année 1949 fut réservée à la mise au point définitive et, après la dernière vérification au point fixe, le « Paul Solente » fit sa première sortie à la mer. Tous les essais devaient donner satisfaction et la drague quittait Nantes définitivement le 15 mai 1950 pour Port-Saïd.

Le « Paul Solente » à quai, devant le pont transbordeur du port de Nantes. Remarquez les deux ancres de poupe, particulières à ces bâtiments.

Caractéristiques principales.

Les fonds à draguer du canal de Suez sont constitués par un mélange de sable très fin, d'argile et de différentes matières végétales. La profondeur de dragage, qui est normalement comprise entre 11,50 m. et 13,50 m., pourra atteindre 16 m. Les lieux de dragage et de vidage sont — pour accroître la difficulté — exposés à la houle et à des courants qui se déplacent à une vitesse de deux nœuds. Telles furent — si l'on rappelle le climat sous lequel doit travailler la drague dix mois par an sans interruption — jour et nuit — les exigences imposées aux Ateliers et Chantiers de Bretagne pour la construction du « Paul Solente ». D'après les caractéristiques que nous allons énumérer, nos lecteurs auront une idée de la réalisation :

Drague marine automotrice, aspiratrice et porteuse de 2.600 m³ ; les dimensions principales se répartissent ainsi :

Longueur hors tout, 112,15 m. ; largeur hors membrures, 16,50 m. ; creux au milieu, 8,50 m. ; volume des puits à déblais, 2.600 m³ ; poids du déblai (densité, 1,5), 3.900 t. ; tirant d'eau en charge, 6 m. ; déplacement en charge, 7.933 t.

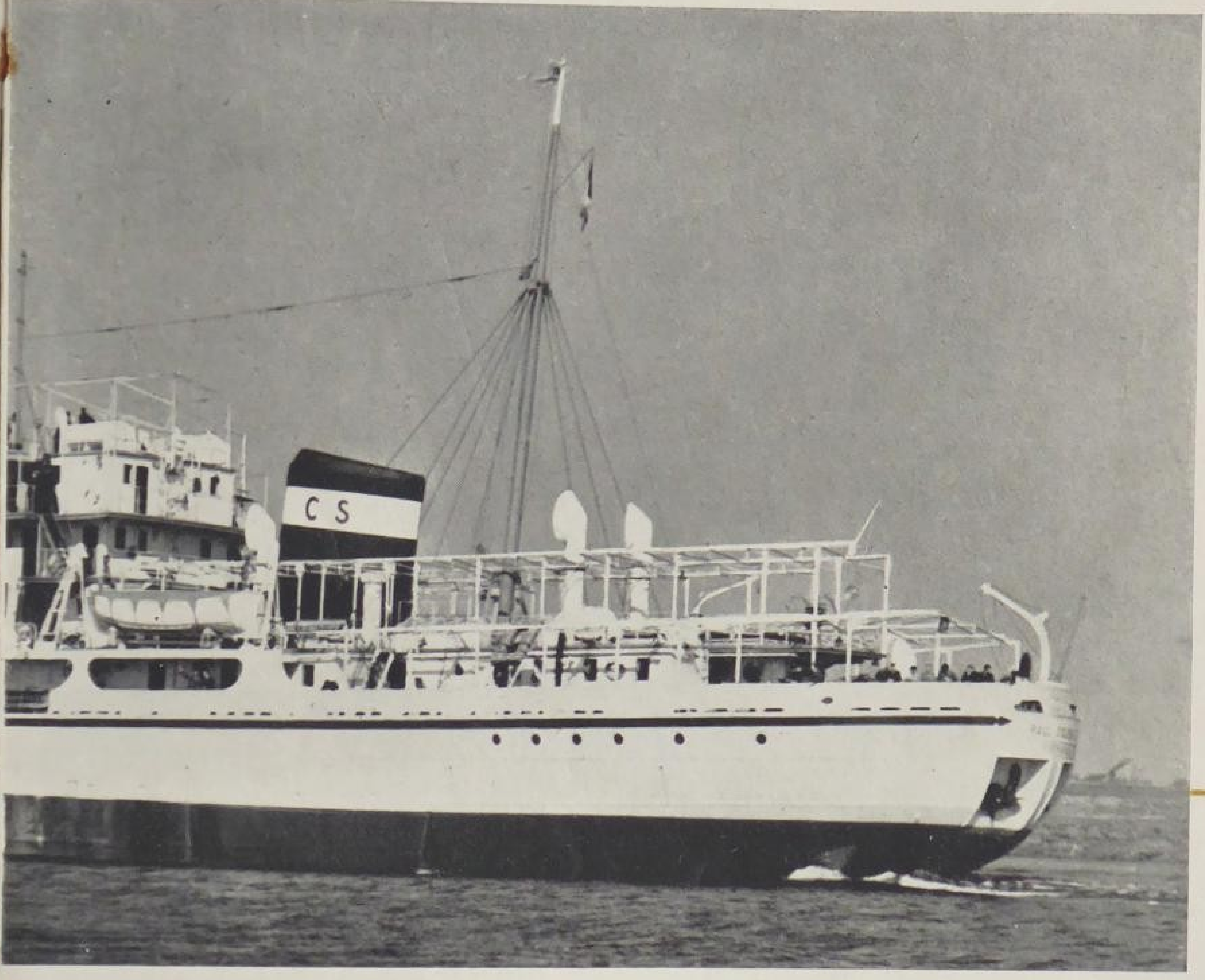
Lorsque son puits est rempli — son remplissage est prévu en trente minutes — la drague se rend à une vitesse de treize

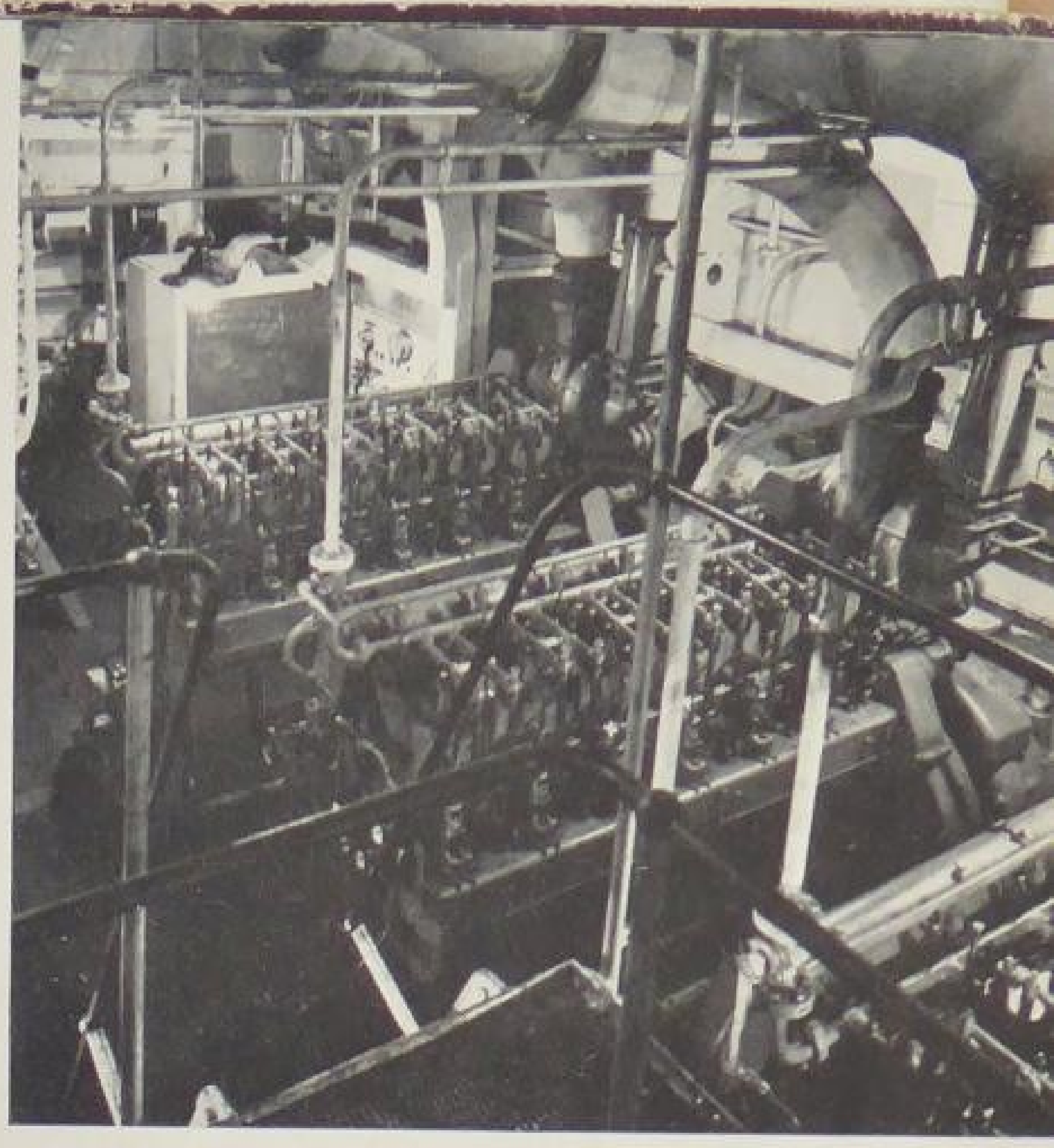
nœuds environ en pleine mer où s'effectue la vidange des 3.900 t. de déblai ; quelques minutes suffisent à ce déchargement. Chargement, transport, vidange et retour ne demandent pas plus d'une heure. Cette performance s'explique par l'importance de la machinerie entièrement commandée par des moteurs électriques alimentés par six groupes électrogènes, dont trois principaux et trois auxiliaires.

Les hélices sont entraînées par deux moteurs électriques d'une puissance de 2.700 CV et les pompes à déblais par deux moteurs de 670 CV. Pour éviter que ces moteurs soient exposés à la corrosion, une circulation d'eau douce, en circuit fermé, assure leur refroidissement. Un appareillage de contrôle moderne, comportant tous les appareils de mesure, permet de suivre le fonctionnement de la propulsion et du dragage :

- Vide à l'aspiration des pompes ;
- Immersion des élindes (1) ;
- Enregistreur de chargement ;
- Loch à répétiteur électrique ;
- Sondeur à ultra-sons ;
- Appareil de T.S.F. ;
- Radar permettant, par tous les temps, d'identifier les bouées marquant la place du chenal à draguer (le sondeur à ultra-sons renseigne en permanence sur la profondeur et les aspérités des fonds en cours de dragage).

Précisons encore que le « Paul Solente » est muni de deux élindes de 700 mm. de diamètre et d'un poids de 19 tonnes. Le temps de relevage de ces élindes varie entre six et sept minutes. Mais, pour que ce travail soit possible par forte houle, il est nécessaire que les élindes soient assez souples pour que les mouvements de roulis et de tangage du navire n'entraînent pas leur écrasement sur le fond ; d'autre part, il ne faut pas qu'elles « crochent » sur le fond, comme le ferait une ancre.





Une vue dantesque des groupes électrogènes.

L'équipage.

Quarante-sept hommes mènent à bien les travaux du « Paul-Solente », à travers le canal de Suez, comme aux entrées de la rade de Port-Saïd : 32 matelots, 4 maîtres, 6 officiers subalternes, 1 ingénieur, 1 chef électricien, 1 chef mécanicien et le commandant. Le logement de ce dernier comprend : chambre à coucher, bureau, salle de bain ; celui du chef mécanicien et du chef électricien : une chambre et un bureau ; on trouve ensuite six cabines pour les officiers subalternes, deux postes pour deux maîtres, des postes de trois ou quatre personnes pour les matelots et les mécaniciens. Citons encore le salon de l'ingénieur, les deux carrés réservés, l'un aux officiers supérieurs ; l'autre, aux officiers subalternes, et les deux réfectoires pour l'équipage. L'ensemble de ces logements revêt une apparence de confort, voire même de luxe, qu'il s'agisse de la cabine de l'ingénieur, ou des cuisines équipées de cuisinières électriques.

C'est pourquoi l'on peut dire que le « Paul Solente » est une heureuse synthèse de la technique et du goût français placée comme un symbole sur la route de l'Extrême-Orient.

(Documentation Roger Chauvé - D.N.O.)

L'avitaillement en huile Esso-marine de la drague « Paul Solente » à Nantes. La Standard Française des Pétroles a la charge du graissage du navire.

(1) On appelle *élinde* un gros tube dont l'extrémité se termine par un bec approprié que l'on descend sur les fonds à draguer. Ce tube est relié à une pompe centrifuge qui aspire les matériaux constituant le sol sous-marin. Ces matériaux sont entraînés par le courant d'eau et refoulés ensuite dans les puits à déblais.

Chasseurs de Pétrole

Cette expédition qui s'enfonce dans la forêt ne part pas à la chasse aux lions ou aux éléphants, comme on pourrait le croire ; elle n'explore pas non plus quelque région équatoriale, en plein cœur de l'Afrique. Ces hommes sont simplement des chercheurs de pétrole qui, équipés de sismographes et d'instruments enregistreurs à grande sensibilité, vont prospecter la région des Bayous en Louisiane, en vue d'en « ausculter » le sous-sol et de déceler la présence de couches pétrolifères.

Ces photographies vont nous permettre de les suivre au cours d'une des nombreuses missions qu'ils accomplissent dans ce terrain difficile et pittoresque à la fois, dont Robert Flaherty nous a montré tout le charme et toute la grandeur dans « Louisiana Story ».

Ni la chaleur, ni la boue, ni les moustiques, et parfois même, les serpents,

n'empêcheront ces hommes d'accomplir la mission dont ils sont chargés : provoquer des explosions à la dynamite et enregistrer les ondes que réfléchissent ces secousses sismiques miniatures. L'étude de la vitesse de propagation des ondes à travers les différentes couches du sous-sol permettra ensuite de déterminer si, par sa constitution géologique, le terrain est susceptible de renfermer du pétrole.

Le quartier général de ces expéditions est installé à bord de véritables « îlots flottants », comme celui que nous voyons ici, ancré sur les rives du lac Arthur, en lisière de la grande forêt du Bayou. C'est ici que le matériel est entreposé et que logera l'équipe de prospection pendant les dix jours que durera sa mission. Ensuite, les hommes rentreront chez eux pour goûter quatre jours d'un repos bien mérité après leur rude labeur.

sent dans
la fois,
ré tout
dans

us-
ts,

n'empêcheront ces hommes d'accomplir la mission dont ils sont chargés : provoquer des explosions à la dynamite et enregistrer les ondes que réfléchissent ces secousses sismiques miniatures. L'étude de la vitesse de propagation des ondes à travers les différentes couches du sous-sol permettra ensuite de déterminer si, par sa constitution géologique, le terrain est susceptible de renfermer du pétrole.

Le quartier général de ces expéditions est installé à bord de véritables « îlots flottants », comme celui que nous voyons ici, ancré sur les rives du lac Arthur, en lisière de la grande for

ici que le matériel est

logera l'équipe de pr

les dix jours que d

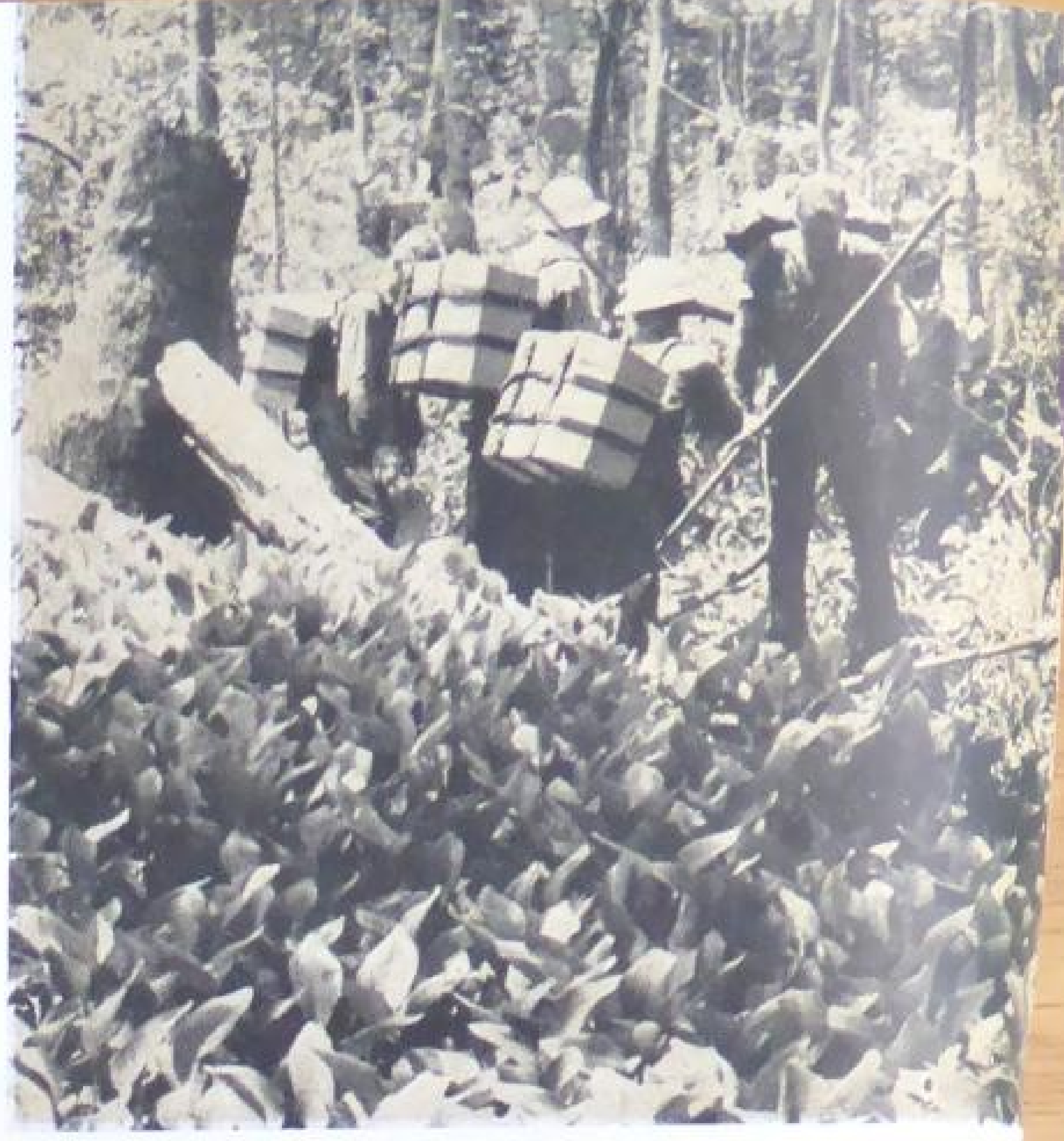
Ensuite, les hommes r

pour goûter quatre jou

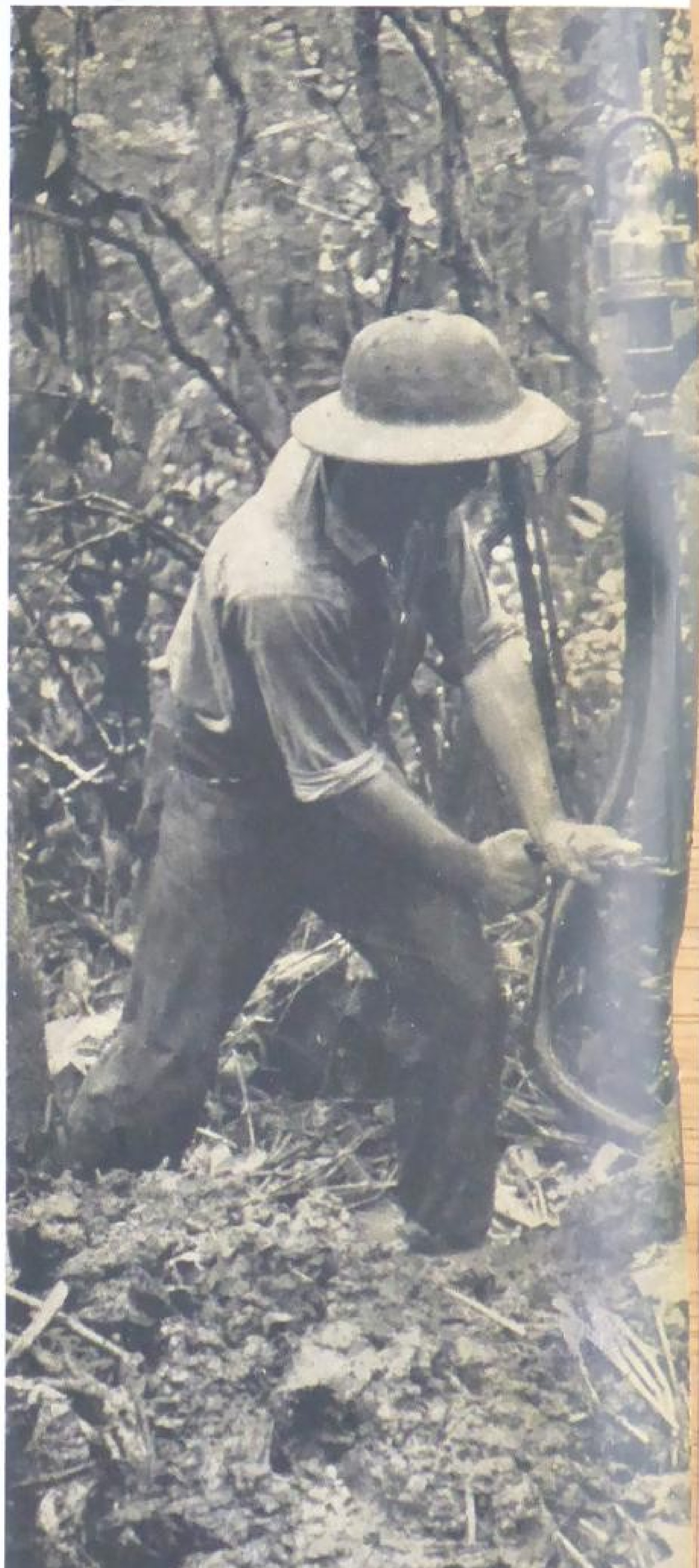
mérité après leur rude

Il faut avoir de bons muscles et être dur à la fatigue pour supporter ces longues marches au cours desquelles on enfonce souvent jusqu'aux genoux. L'équipe est constituée en grande partie par des chasseurs et des trappeurs de la région, pour qui le Bayou n'a pas de secret. Chaque homme transporte une charge n'excédant pas une quinzaine de kilos ; des haltes fréquentes interrompent les marches.

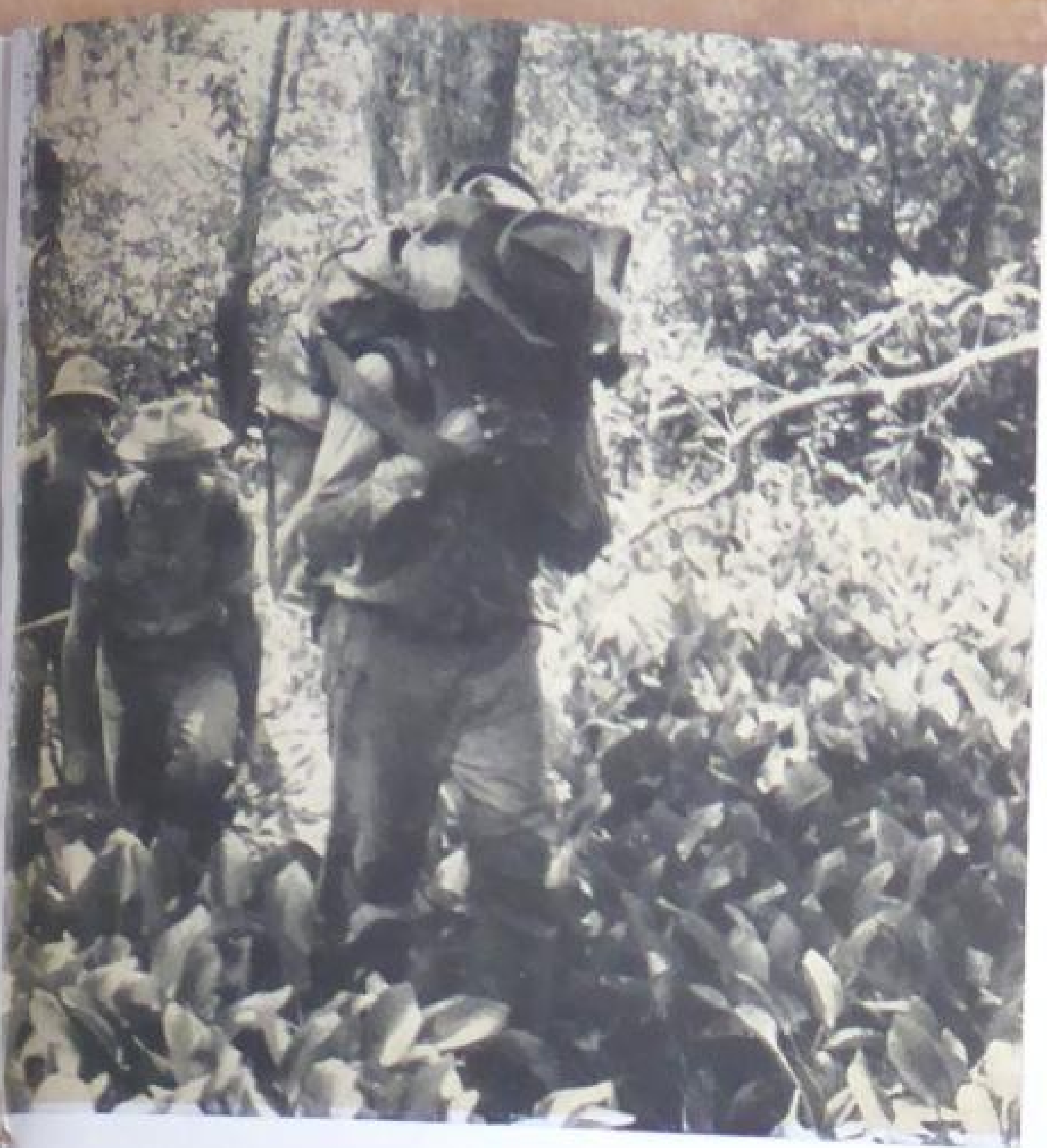
La pompe qui alimente en eau la foreuse, fixée à une longue perche, est portée par deux hommes robustes. La pompe est du type centrifuge et son poids est peu élevé par rapport à sa puissance ; tout le matériel est ainsi porté à dos d'homme.



Précédée par des éclaireurs qui choisisse
explosions, la section « sismographie » t

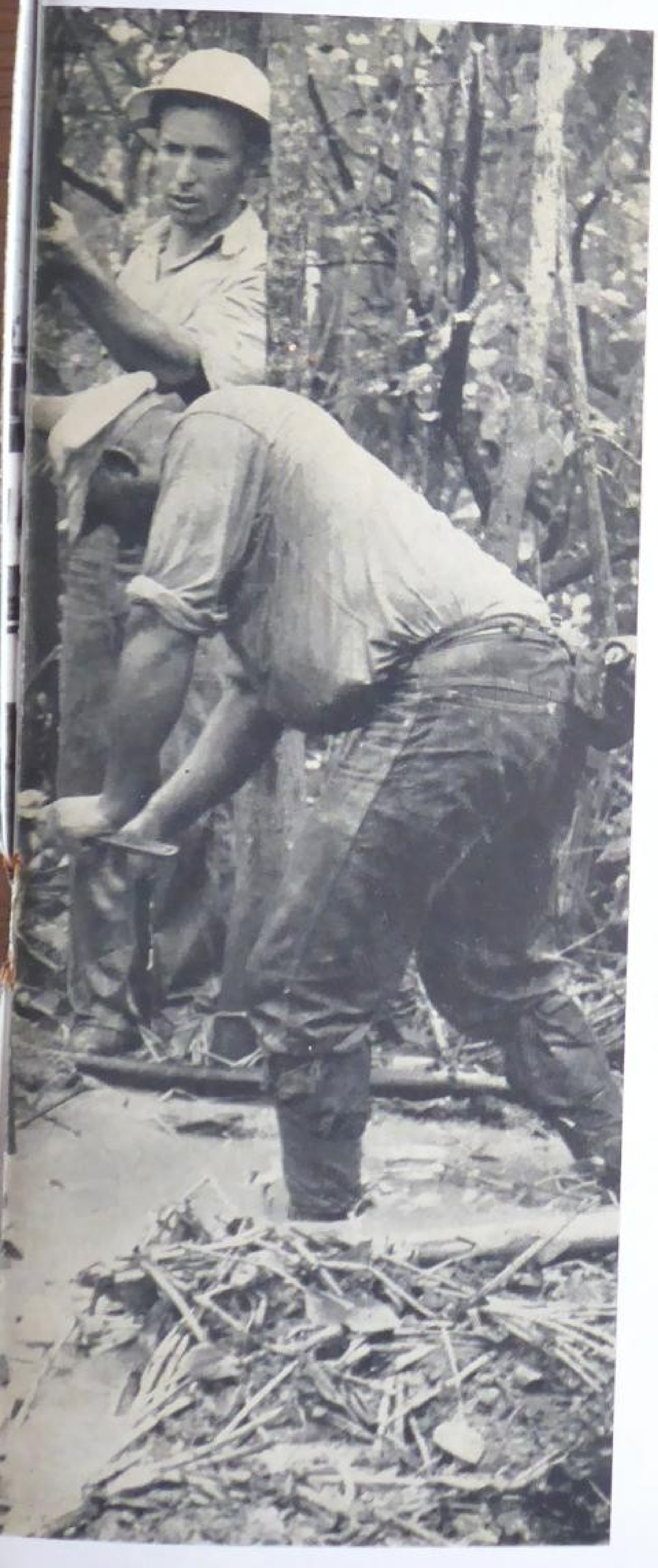


Une foreuse hydraulique permet d'aménager
charge de dynamite à une profondeur d'envi
forage est obtenue en creusant un trou à



les emplacements où seront provoquées les
verse une clairière où perce le soleil tropical.

Midi, l'heure du « Casse-Croûte ». C'est le cuisinier de la base qui a préparé le pique-nique... Les hommes mangent avec appétit et profitent de la pause pour se détendre et se reposer de leur marche épuisante. A l'arrière-plan un des équipiers se rafraîchit, profitant d'un ruisselet d'eau claire qui traverse les marécages de la région des Bayous.



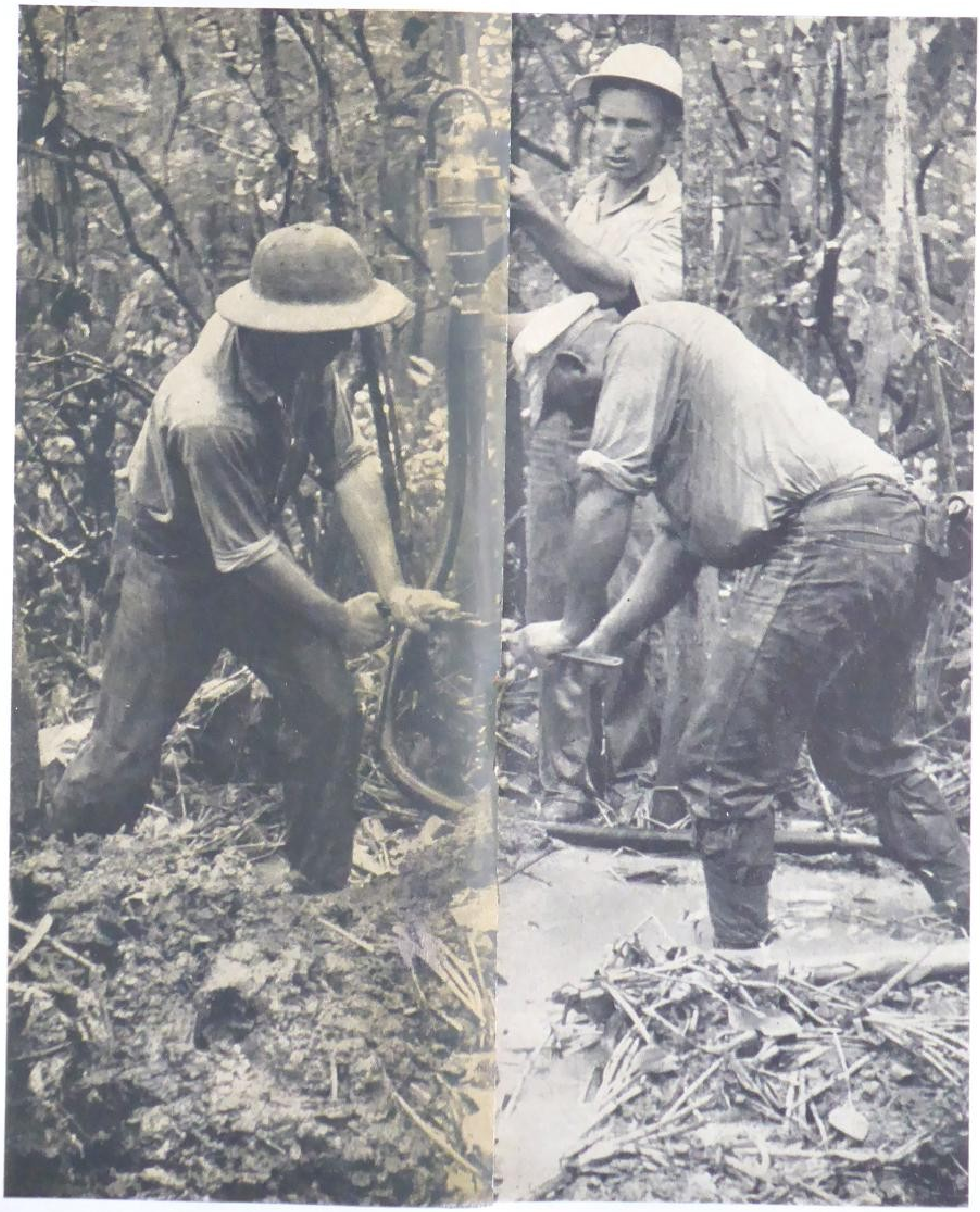
n conduit au fond duquel sera déposée la
on vingt-cinq mètres. L'eau nécessaire au
'aide d'une faible charge de dynamite.

La pompe est amorcée en introduisant de l'eau dans la tubulure d'injection. Dans quelques instants, elle puisera de l'eau dans l'excavation aménagée dans le marécage et alimentera la foreuse vers laquelle se dirige le flexible de l'arrière-plan.

e pour supporter ces longues
squ'aux genoux. L'équipe est
rappeurs de la région, pour qui
rte une charge n'excédant pas
rrompent les marches.

e longue perche, est portée
ntrifuge et son poids est peu
t ainsi porté à dos d'homme.

Précédée par des éclaireurs qui choisissent les emplacements où seront provoquées les explosions, la section « sismographie » traverse une clairière où perce le soleil tropical.



Une foreuse hydraulique permet d'aménager un conduit au fond duquel sera déposée la charge de dynamite à une profondeur d'environ vingt-cinq mètres. L'eau nécessaire au forage est obtenue en creusant un trou à l'aide d'une faible charge de dynamite.

Midi, l'heure
pique-nique...
se détendre e
équipiers se
marécages de

La pompe est a
quelques instan
cage et alimen

Montage des amplificateurs qui transmettent à l'appareil d'enregistrement les ondes reçues par les audiophones. Les nombreuses connections sont délicates.

Immédiatement après l'explosion, le film est développé dans une « chambre noire », constituée en l'occurrence par un sac.

Les « filistes » relient à l'appareil enregistreur les audiophones qui captent les ondes réfléchies par les couches du sous-sol. Les audiophones sont disposés tous les 60 mètres environ, à même le sol.

L'enregistreur traduit en courbes la propagation des ondes dans le sous-sol. Ces courbes sont inscrites sur une bande qu'un mouvement d'horlogerie déroule d'une façon continue.

La bande d'enregistrement du sismographe est examinée avec soin, afin de s'assurer que l'opération s'est déroulée de façon satisfaisante. Sinon, on procédera immédiatement à une autre opération.

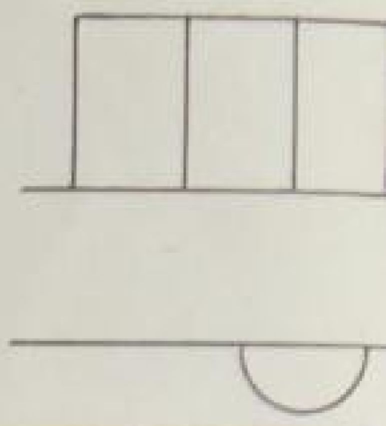
"O.K."

crie l'opérateur aux « filistes » qui attendent ce signal le long des câbles posés dans le marécage. Cette indication signifie que tout s'est bien passé et qu'ils peuvent replier leurs lignes, pour les réinstaller un peu plus loin. Une équipe peut, en une bonne journée, effectuer avec succès un « sondage sismique » en dix endroits différents.

Des centaines et des milliers d'autres équipes, semblables à celle que nous venons de suivre dans les Bayous de la Louisiane, accomplissent, sous tous les cieux du globe, le même labeur dur mais fructueux.

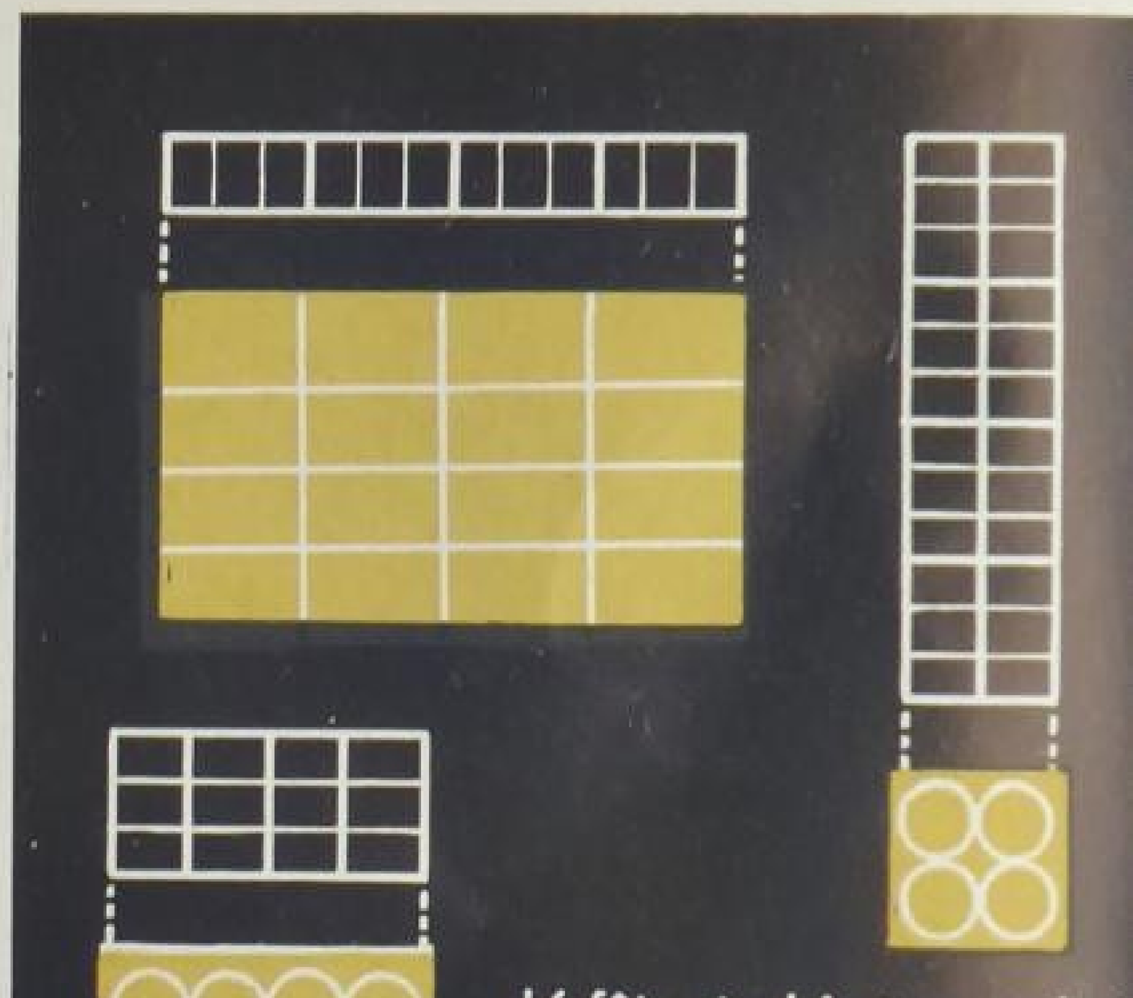
Tous ces hommes, qui sont les éclaireurs de l'industrie du pétrole, ne sont animés que d'un seul désir : découvrir de nouvelles sources de pétrole et contribuer à améliorer le niveau de vie du monde.

CHARIOTS ÉLÉVATEURS A FOURCHE

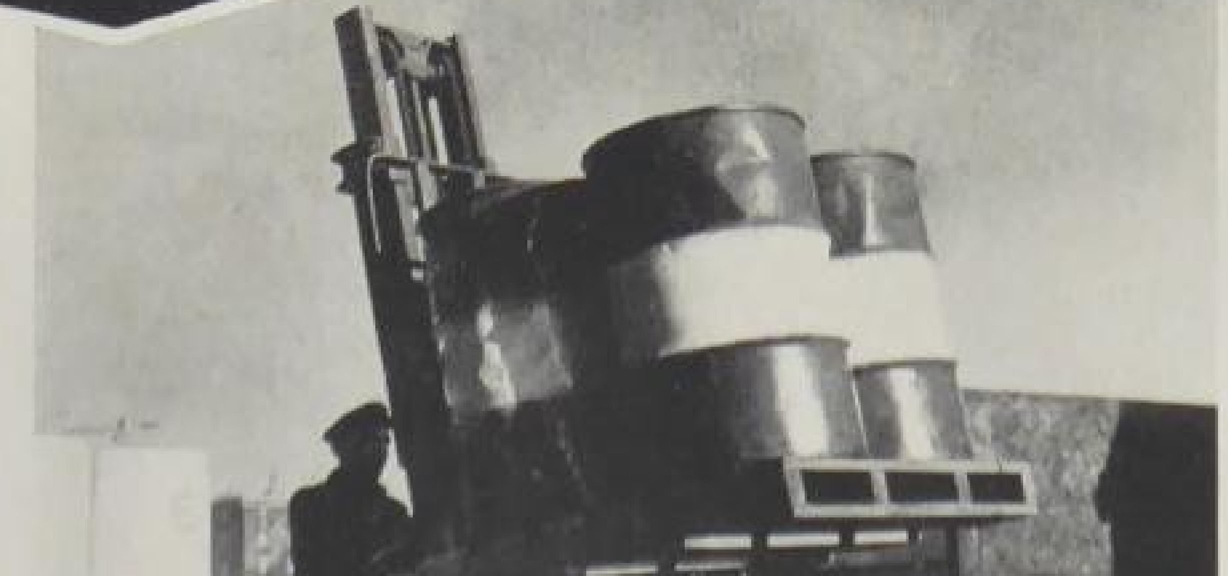


Coordination et Organisation Scientifique du Travail
C.O.S.T.
Plus d'efficacité avec Moins d'effort
Esso

P R O



16 fûts stockés " en roule " sur un rang, occupent une surface de 9 m².
Stockés debout, ils nécessitent 6 m² 50, alors qu'avec les plateaux superposés il ne faut que 1 m² 50.



DÉPLACEMENT DE FUTS

STOCKAGI

D U C T I V I T É

S'il est dans l'industrie une activité qui requiert beaucoup d'efforts, c'est bien celle de la manutention.
Si, comme son nom l'indique, l'usage des mains est nécessaire pour porter, pousser, tirer des objets, la manutention se combine aussi avec l'usage des jambes et nécessite, chez les travailleurs, une dépense physique qui devient vite incompatible avec un travail de production massive en usine.
Depuis longtemps, des moyens nombreux et variés, fixes ou mobiles ont permis de réaliser de grands progrès.
Une des dernières et très intéressantes solutions est l'utilisation de chariots élévateurs à fourche. Leur emploi s'est particulièrement développé pendant la dernière guerre, aux Etats-Unis, pour résoudre les importants problèmes de stockage et de manutention avec suffisamment de souplesse pour s'adapter à tous les besoins.
Ce sont de véritables petites automobiles mues par moteur à essence ou électriques, aux dimensions très réduites. A l'avant, sur une flèche généralement télescopique pour diminuer la hauteur et inclinable en avant et en arrière, se déplace une fourche entre le sol et une hauteur pouvant atteindre plusieurs mètres. Tous les mouvements sont commandés du siège du conducteur.
Notre Société, soucieuse de perfectionner les moyens de travail de ses principales installations appelées à d'importantes manutentions de fûts et emballages divers, dotait de tels chariots, dès août 1948, ses usines de lubrifiants d'Aubervilliers, Grand-Quevilly et Port-Saint-Louis.
Le type retenu permet, sans aucun effort, de transporter et gerber, jusqu'à une hauteur de 3 m. 50, des charges allant jusqu'à 1.800 kg. Les fûts sont disposés, suivant le cas, soit couchés par deux sur la fourche, soit debout par quatre sur une plate-forme en bois dite palette. Ces palettes chargées s'empilent les unes sur les autres jusqu'à quatre hauteurs.
Il facilite aussi largement le chargement et le déchargement des camions et wagons, là où il n'existe pas de quai à hauteur des véhicules. On évite de ce fait la construction de quais dans les nouvelles installations importantes.
Enfin, le gerbage sans effort des fûts sur quatre hauteurs permet une meilleure utilisation des surfaces des magasins. Les utilisateurs ont été si vite conquis par ce nouveau moyen de manutention qu'il est devenu la base même de l'organisation des chaînes de travail dans les usines de lubrifiants reconstruites de Gennevilliers et Port-Saint-Louis.

DES FUTS

CHARGEMENT DE FUTS SUR CAMION

L'ovale " Essc " est un grand voyageur : le voici sur l'Inlandsis, le grand glacier qui recouvre le continent groënlandais.

Nouvelle

GROËNLAND

Ces chers vieux jerricans !

Nos lecteurs se souviennent (peut-être !) du reportage paru dans l'*Esso-Revue* de mai dernier, où nous racontions l'embarquement des jerricans Esso pour le Groënland.

Nous avons eu le plaisir ce mois-ci, de recevoir à nos bureaux l'un des membres des missions polaires Paul-Emile Victor, M. Sanvélian, mécanicien, qui a pris lui-même la photographie... de lui-même et de nos jerricans retrouvés. Précisons qu'il faisait —25° et que cette image se situe à 400 kilomètres de la côte groenlandaise sur « la route » de la station centrale.

PARIS

M. Duval a reçu la Légion d'honneur

M. A. Duval, chef du Département Navigation, récemment nommé Chevalier de la Légion d'honneur, a reçu des mains de M. Tranquille, Officier de la Légion d'honneur, l'insigne de son admission dans l'ordre.

Sous l'œil amusé de M. A. Molle, M. Bedard offre à M. Duval le cadeau offert par ses amis et collègues.

Cette distinction donna lieu à une sympathique réunion à laquelle assistaient MM. A. Molle, directeur des Approvisionnements et Transports, H.-F. Thémoin, son adjoint, les chefs de Départements de cette direction présents à Paris, M. Hary, président de l'Amicale des Cadres, ainsi que le personnel du Département Navigation, du Service fluvial de Saint-Ouen, et une délégation des Marins et Mariniers.

Dans son allocution, M. Tranquille a rappelé les brillants états de service qui, en trente-deux ans d'une carrière de dévouement et de compétence sur le plan de la Marine Marchande et Fluviale, tant dans la construction navale que dans l'armement pétrolier, aussi bien dans l'intérêt national qu'au service de la S.F.P., ont valu à M. Duval cette distinction dont chacun le félicite.

Successivement M. A. Molle, en son propre nom et en tant que directeur de la Société, MM. Bédard et Barénot, interprètes de leurs collègues, ont exprimé les mêmes sentiments.

Le concours de tous a permis d'offrir à M. Duval un appareil photographique avec son équipement, ainsi qu'un portefeuille. Celui-ci exprima ses remerciements émus, puis renouvela l'hommage qu'il porte à l'esprit d'équipe de son département où chacun travaille à la tâche commune avec autant d'efficacité que de dévouement.

Esso-Revue est heureuse de se joindre aux nombreux amis de M. Duval pour lui présenter ses plus vives félicitations.

N.D.L.R. — M. Duval a reçu dernièrement le Mérite Commercial.

LÉGION D'HONNEUR

Une émouvante cérémonie a eu lieu le lundi 5 mars, à la salle de Conseil du Siège, à l'occasion de la remise de la Croix de la Légion d'honneur à M. Henri Girard, des Services Généraux,

Monsieur de Billy vient de décorer M. Girard.

s Brèves

par M. Robert de Billy, Commandeur de la Légion d'honneur, Directeur des Relations Extérieures de la Société.

M. Serge Scheer, entouré de MM. Kettel, Wicart et Ballet, avait tenu a s'associer à cette manifestation à laquelle assistait la famille du nouveau légionnaire, MM. Haentjens et Costantini, et ses camarades, les huissiers du siège, dont les poitrines arboraient de nombreuses croix de guerre et médailles militaires.

En quelques mots émus, M. de Billy évoqua la brillante conduite dans la résistance de l'Adjudant Henri Girard, et lut la belle citation qui lui avait valu la croix de guerre avec palme et la médaille militaire :

Puis, M. de Billy, au nom du Président de la République, décora

Le nouveau légionnaire au milieu de ses camarades. A sa droite, M. Haetgens. A sa gauche, M. Costantini.

M. Girard que M. Scheer tint à féliciter le premier. Notre Président Directeur-Général sut trouver les mots justes pour dire toute la fierté qui rejaillissait sur l'ensemble de la S.F.P. lorsque de telles distinctions honoraient l'un de ses membres. Soulignant le rôle dévolu à l'huissier « premier visage de la Société que rencontre le visiteur », il dit toute l'importance de l'impression laissée à nos hôtes par un accueil agréable.

GIRARD, Henri, Georges

ADJUDANT DES FORCES FRANÇAISES DE L'INTÉRIEUR

« Gradé courageux. A participé avec son groupe aux « combats de libération de Paris, notamment à un « engagement rue de Buzenval et à l'attaque d'un camion, « rue Sorbier.

« Blessé grièvement (amputation du bras gauche) le « 23 août 1944 au cours de l'attaque du tunnel de « Ménilmontant, en se portant « volontairement sur une « passerelle exposée au feu de l'ennemi, pour y placer « un fusil mitrailleur. »

Signé :
BIDAULT

PARIS

... 50 ANS DE SERVICE !

Si nous pouvons écrire fièrement que M. Choppin de Janvry, chef du département Information, a reçu des mains de M. de

De gauche à droite : M. de Billy, Mme Prévost, M. J. Choppin de Janvry.

Billy, l'insigne de vingt ans de service, le souci de respecter une coquetterie féminine bien légitime nous autorise — et nos lecteurs le comprendront gentiment ! — à ne pas mentionner combien la pimpante et souriante Madame Prévost, sa secrétaire, compte d'années de présence et, précisons, de travail effectif à la S.F.P. — Devinez !... on lui donnerait à peine...

M. T. HANSHAW PREND SA RETRAITE

Personnage quasi légendaire de notre société, « Tom » Hanshaw accueillait depuis de nombreuses années les « notabilités » au siège social.

Engagé en 1929 en qualité d'appariteur au « Comité Européen », alors présidé par M. J. A. Mowinckel, M. Hanshaw eut l'occasion « d'introduire », au cours de sa carrière, de nombreux visiteurs de marque et remplit toujours ses fonctions avec une correction protocolaire à laquelle les habitués de l'antichambre directoriale se plaisaient à rendre hommage.

A l'occasion de son départ, ses nombreux camarades et collègues ne manquèrent pas de lui manifester leur sympathie et, au cours d'une réunion intime, le 28 février dernier, M. Scheer, Président-Directeur général, entouré de MM. Doughten, Kettel, Slater et de quelques-uns de leurs collaborateurs, célébra les mérites du « fidèle gardien du 4e étage », dont il apprécia toujours la conscience professionnelle et lui souhaita de pouvoir profiter longtemps d'un repos bien gagné.

De gauche à droite : MM. Kettel, Slater, Hanshaw et Scheer.

REVUE DE LA PRESSE

L'UNIQUE RAFFINERIE DE NORVÈGE A ÉTÉ RÉINSTALLÉE

Les opérations reprennent à la seule raffinerie d'huiles minérales que possède la Norvège, un établissement de dimensions restreintes qui fut complètement détruit. L'usine, située à Vallo, a une capacité quotidienne de 1.000 barils couvrant un tiers des besoins du pays en lubrifiants, brais d'asphalte et autres produits spéciaux (la Norvège n'a toujours pas d'industrie des produits blancs). A peine reconstruite, elle est exploitée par la filiale norvégienne de la Standard Oil Co (New-Jersey).

(Extrait de « Le Courrier des Pétroles). »

SONDAGES A SEC

Il n'avait jamais été question de développer le système de forage à sec pennsylvanien, le système habituel étant celui du trépan rotatif avec lavage continu à l'eau. Dans les régions arides du Far-West on se livre depuis peu à des expériences fructueuses en pratiquant à sec des trous pour les dynamitages destinés aux observations sismographiques. Au lieu du curage à l'eau, on se sert d'un dispositif à air comprimé qui évacue les débris résultant de la désagrégation des roches. On atteindrait ainsi une vitesse de forage plus élevée qu'avec l'autre système, et l'usure du trépan serait plus lente.

(Extrait de « Le Courrier des Pétroles.) »

NETTOYAGE EXPRESS DES CYLINDRES DE MOTEUR D'AUTO... AVEC DU RIZ !

Depuis quelque temps est employé avec succès aux Etats-Unis un petit appareil utilisant le riz comme produit de nettoyage des cylindres encrassés des moteurs d'autos, ce qui permet de les nettoyer en 40 minutes et sans aucun démontage, alors qu'il faut plusieurs heures en appliquant les méthodes traditionnelles.

Appelé « head-on-blaster », le nouvel appareil projette violemment à l'intérieur des cylindres les grains de riz qui, tournoyant très vite, débarrassent les parois de tous dépôts résiduels. Fonctionnant à l'air comprimé, l'appareil éjecte ensuite tous les déchets et les grains de riz par un tuyau en plastique.

Le « head-on-blaster » est livré actuellement aux garagistes des Etats-Unis par son constructeur, l'Oldsmobile Division de la General Motors Corporation, à Détroit, dans le Michigan.

(D'après la revue « O.S.B »)

ASPIRÉ PAR SON AVION !!

Le sergent aviateur Joe Cusenza vient de sortir indemne d'un accident qui est sans doute le premier de ce genre. Il se trouvait à terre, devant le nez d'un avion de chasse à réaction « Thunderjet » dont le moteur fonctionnait au point fixe, lorsque la puissance de succion du moteur le souleva du sol et l'attira, la tête la première, dans le nez de l'appareil, où il disparut entièrement, sauf un pied qu'il agitait désespérément. Un de ses camarades, apercevant le pied de Cusenza, le tira en arrière, tandis que le pilote, percevant un bruit insolite, arrêta enfin le moteur. Cusenza s'en tira avec quelques égratignures.

(Extrait de « La Gazette des Mines de Potasse ».)

CONNAISSEZ-VOUS LES « AUTOMODÉLISTES »

On désigne sous ce nom les passionnés qui construisent de petites voitures capables d'atteindre des vitesses impressionnantes.

En France, ils sont déjà près d'un millier contre plusieurs centaines de mille aux Etats-Unis.

L'un de ces modèles réduits a atteint en Amérique la vitesse de 240 km/h. En France, c'est le modèle baptisé « Grenouille », de M. Maeght, qui détient le record avec 138 km. 300.

Une autre « Grenouille » est en construction : elle dispose d'un réservoir de 70 cm³, alimentant un moteur de 10 cm³, qui lui permet de rouler 1.800 mètres. Son propriétaire espère battre le record de M. Maeght avec cet engin.

Souhaitons bonne chance à tous ces « automodélistes » qui se rencontrent régulièrement à l'autodrome du Model-Club de Cachan. L'un d'eux nous prépare-t-il le modèle qui fera fureur en 1951 ?

A COMBIEN REVIENT UN PUITS DE PÉTROLE ?

Dans sa publicité, la Standard Oil Company de Californie donne des renseignements extrêmement inté-

NOUVELLES FERROVIAIRES

HONGRIE

LE NOUVEAU TRAIN DIESEL ÉLECTRIQUE GANZ

Les usines Ganz de Budapest viennent de mettre au point un nouveau modèle de train automoteur rapide pour liaison à grande distance ; on y retrouve heureusement combinées les qualités de l'autorail et du train à nombreuses voitures ; il possède tout le confort pour rendre agréable un séjour prolongé. Par grandes chaleurs, un système d'aération assainit l'air des compartiments et l'hiver les véhicules sont garantis contre le froid par l'isolation thermique des parois et des vitres et par un chauffage assuré par des chaudières à mazout.

Composé de deux machines motrices à cinq essieux et de quatre remorques à quatre essieux, le train comprend des compartiments de voyageurs, une cuisine et un bar. Notons encore que les compartiments de voyageurs comportent des banquettes en métal tubulaire pourvues de ressorts, le tout tapissé de crin. Les dossiers des banquettes peuvent être levés de manière à former une couchette supérieure, ce qui donne une combinaison de quatre couchettes par compartiment.

Du côté technique, le compartiment des machines contient l'élément moteur de traction (moteur diesel plus génératrice) d'une puissance de 600 CV. Il loge encore un moteur auxiliaire pour l'éclairage, la dynamo, les organes de refroidissement et de ventilation, le compresseur d'air des freins, les appareils électriques, les réservoirs d'eau et de carburant. Le bureau, le siège et le panneau de contrôle du mécanicien sont placés le long de la paroi. L'aération de ces compartiments est assurée par un conduit placé au plafond, faisant circuler en été de l'air frais et en hiver de l'air chaud. L'isolation thermique de ces voitures est très efficace.

Quant à la partie constructive, les éléments principaux du châssis et de la carrosserie sont des pièces moulées ou formées puis soudées à l'électricité.

Ajoutons enfin que la rame complète de la nouvelle construction des usines Ganz forme un ensemble aéro-dynamique, qui peut atteindre une vitesse de 100/150 km/h.

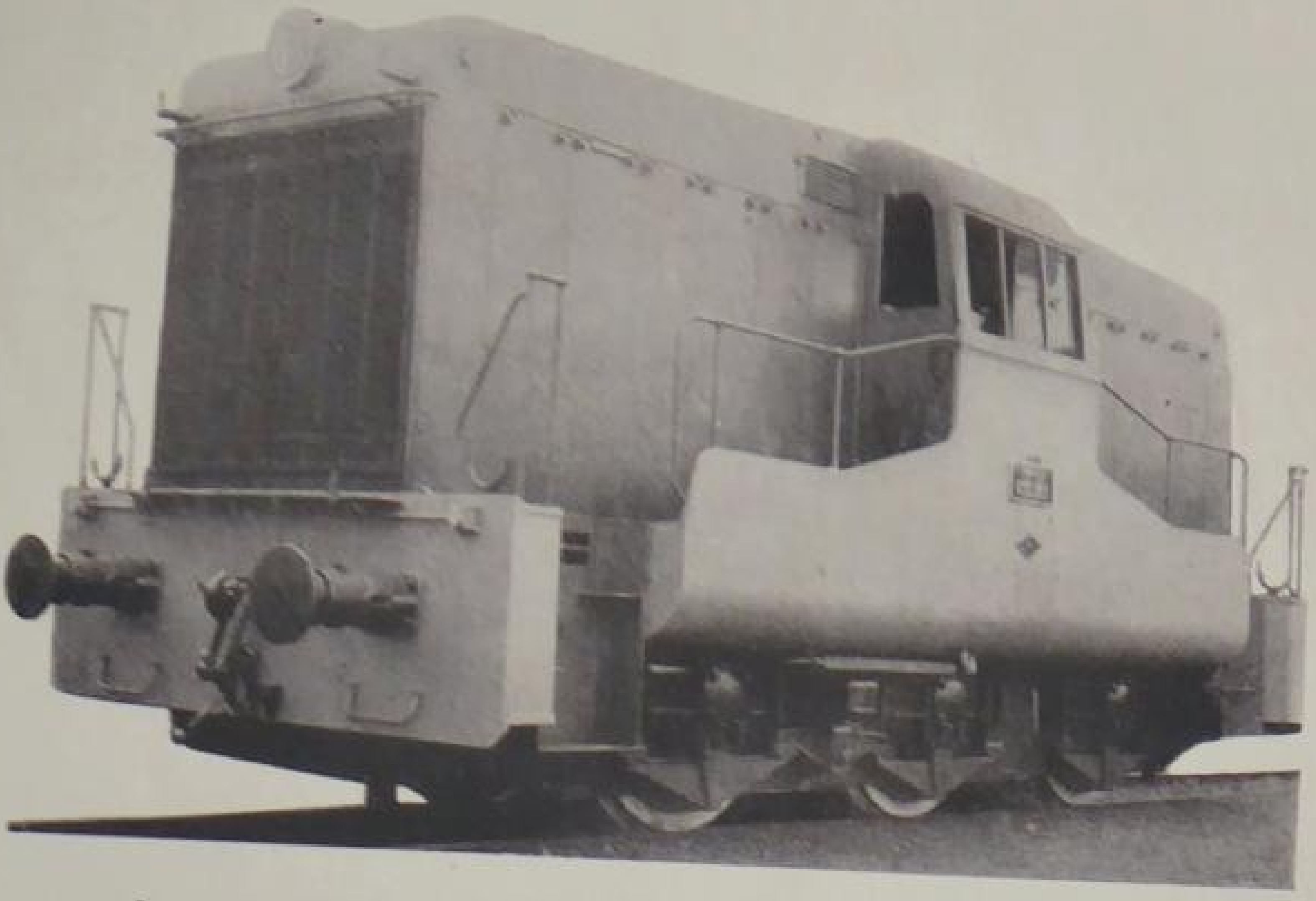
FRANCE

UNE NOUVELLE LOCOMOTIVE DE MANŒUVRE

Il a été démontré que l'extension de la traction diesel pour les locomotives de manœuvre dépend surtout de leur prix d'achat et de leur entretien. La S.N.C.F. s'est donc attachée à faire construire une locomotive d'un prix de revient peu élevé, et d'un entretien facile ; c'est dans les ateliers de la région Ouest à Sotteville Quatre-Mares que deux prototypes dénommés 030-DC ont été mis au point. Ils sont respectivement de 380 et 600 CV.

Les 030 DC 1 de 380 CV et 030 DC 2 de 600 CV sont toutes les deux à cabine centrale avec double poste de conduite et ont rigoureusement la même silhouette. Elles ne diffèrent entre elles que par la présence d'un moteur supplémentaire sur la 030 DC 2, sous un capot laissé disponible dans la 030 DC 1 avec, bien entendu, les réservoirs de fuel correspondants.

En dehors de la partie mouvement, l'originalité de la conception du châssis ou des éléments de caisse, ainsi que des pièces de timonerie et suspension réside dans un très large emploi de la soudure. C'est dans cet esprit que les deux engins ont été réalisés à Quatre-Mares, hors les moteurs, coupleurs et boîtes de vitesse qui ont été livrés par l'industrie et l'on n'a mis en œuvre que le minimum d'outillage spécial qui n'eût été amorti que dans le cas d'une construction en série. La soudure généralisée a d'ailleurs évité la confection de nombreux modèles de fonderie. Comme particularités de construction intéressantes, signalons la robustesse du châssis, constitué par deux longerons en tôle de 30 mm. fortement entretoisés, tous les éléments oxycoupés étant assemblés par soudure. Il en est de même des éléments de caisse en tubes, profilés et tôle mince. Notons enfin que toutes les pièces composant



La 030 DC 1 à sa sortie des ateliers de Sotteville Quatre-Mares.

la timonerie et la suspension ont également été réalisées par soudure d'éléments simples obtenus par oxycoupage. De plus, toutes les articulations de ces ensembles sont normalisées.

On peut donc dire que tout a été fait, au moment de la conception de ces locomotives, pour obtenir des prix de revient aussi bas que possible, avec cependant, des caractéristiques situant ces engins presque à égalité, dans le cas du 600 CV, avec des locomotives diesel électriques plus souples, mais plus coûteuses.

UN NOUVEAU " GRAISSEUR DE RAILS " A LA S.N.C.F.

COMMENT ? on graisse les rails ?... mais pourquoi ? N'a-t-on pas assez de causes de patinages ou d'enrayages ? Pourquoi utiliser des sablières, si l'on graisse en d'autres endroits ?...

Attention ! Cet appareil ne lubrifie pas la table de roulement du rail ; seulement la partie supérieure de la face interne, là où les boudins des roues viennent frotter. Nous connaissons tous le grincement familier que font les trains « dans les virages »... Ce grincement entraîne un grippage et une usure rapide de tous les organes. Pour y remédier, il est évidemment venu à l'idée de « graisser » la zone de contact rail-boudin ; des appareils ou dispositifs ont été conçus à cet effet, apportant le lubrifiant, les uns au rail, les autres au boudin.

Ces appareils automatiques de graissage sont de trois catégories :

— les *graisseurs de boudin*, montés sur les engins moteurs et amenant de l'huile ou de la graisse sur les boudins des roues auxquelles ils s'appliquent...

— les *graisseurs de courbe*, assujettis et distribuant, pour une courbe donnée, une faible quantité de graisse (quelquefois d'huile) au passage de chaque boudin.

— les *graisseurs de rails*, portés par les engins moteurs et procédant par pulvérisation d'huile sur la face interne de toute la longueur des rails extérieurs des courbes.

L'usage du graisseur de rails, peu ou pas connu à l'étranger, n'est pas nouveau en France où le réseau d'Orléans a eu le mérite de créer, en 1927, le graisseur de rail « P.O. » appliqué depuis aux locomotives des lignes Sud-Ouest, du Massif Central et des Pyrénées.

Il s'est, malgré tout, révélé désirable de remanier les principes de ce graisseur et de créer un nouvel appareillage :

— prêt à entrer en action instantanément à chaque sollicitation ;

— robuste, d'un réglage facile et précis ;

— applicable à tous les types d'engins moteurs (à vapeur, électriques ou diesels).

Les nouveaux appareils, étudiés en 1947 et dénommés « Lubrovia », ont été essayés sur les locomotives 141-E de Langeac et leur transposition électrique sur la BB-928 de Montrouge et des automotrices du Champ-de-Mars. Ils ont donné entière satisfaction et leur généralisation est en cours.

Le graisseur S.N.C.F.-Lubrovia est un peu plus compliqué que son ancêtre le graisseur P.O. qui se composait en gros d'un réservoir dans lequel la pulvérisation s'effectuait, et d'un simple robinet à trois voies distribuant l'air et l'huile pulvérisée vers le rail droit ou le rail gauche. Mais le nouveau graisseur, dont le fonctionnement est manifestement supérieur, est, en définitive, d'un entretien moins onéreux que l'ancien. Ses tuyères d'éjection, notamment, ne sont presque jamais avariées.

(Documentation « Notre Métier »)

ressants sur le matériel et les matériaux nécessaires au forage d'un puits de 3.000 m. et le personnel à mettre en œuvre.

Un équipement séismographique, un parc de topographie, un équipement d'aménagement de terrain, un atelier de soudure, une grue automobile, des camions.

5 tonnes de coques de graines de coton, 5 tonnes de sciure de bois, du sable et des cailloux à discrétion peut-on dire, 400 t. de pierres concassées, de gravillons et de poussière minérale, 800 t. de boue pour injection, 4.850 sacs de ciment.

7 camions porte-tubes, 7 camions porte-éléments de chevalement, 2 derricks sur chenilles, des camions à ciment, un parc de camions, un parc d'équipement de travaux publics pour la confection des routes.

4.200 m. de tubes pour forage, 3.000 m. de tubage, 12 m. de tube-guide, 165 m. de chemises, 450 m. de cuvelage.

4.800 hl. de gas-oil, 150 hl. de bitumes, 150 fûts de lubrifiants, 75.000 hl. d'eau.

300 m. de câble d'aloès, 2.250 m. de câble métallique, 7.500 m. de câble pour curage, 100 kg. de chiffons, 100 t. de bentonite, 250 t. de baryte.

132 personnes dont des experts géologues, chimistes, etc... Le temps nécessaire variera fortement : le facteur variable temps ainsi que les conditions variables de terrain, de climat, de communications expliquent que la dépense variera de 125.000 à 1 million de dollars.

Le résultat est souvent nul : les statistiques donnent pour 1949 et 1950 : 1 résultat favorable sur 5.

(Extrait de « Techniques et Applications du Pétrole ».)

QUAND UN FILS OU UNE FILLE JUGE SON PÈRE !...

A 6 ANS : Papa sait tout. — A 10 ANS : Papa sait presque tout. — A 15 ANS : J'en sais autant que mon père. — A 20 ANS : Décidément, il n'y est plus ! — A 30 ANS : J'ai tout de même envie de demander l'avis de mon père. — A 40 ANS : Mon père a quand même un bon jugement. — A 60 ANS : Ah ! si nous pouvions encore parler à papa !

L'EXTRACTION AUX PAYS-BAS EN 1950

On a constaté, en 1950, une hausse d'environ 12 % dans la production de pétrole brut néerlandaise qui, en 1949, s'était accrue de 25 % comparativement à l'année antérieure. D'après les relevés provisoires de la Bataafse Petroleum, qui exploite en commun avec la Standard Oil Co (New-Jersey), les gisements de Schoonebeck, dans la Drente, la production de l'an dernier s'inscrit approximativement à 700.000 tonnes, au lieu de 620.000 en 1949 (celle de 1947 dépassait à peine 210.000 t.). Bien que les prospections aient tendance à déborder de la Drente dans la province voisine d'Overijsel, il ne semble pas qu'en dehors du bassin de Schoonebeck d'autres découvertes substantielles aient été faites.

Le pétrole de Schoonebeck est caractérisé par les données suivantes : poids spécifique, 0,905 ; viscosité, 15,1 E/50°C ; rapport gaz/huile, 10-1.

(Extrait de « Le Courrier des Pétroles. »)

QUELQUES BONNES STATISTIQUES

MOYENNE MENSUELLE DÉMOGRAPHIQUE
(Département de la Seine.)

	1935-1936	1949
Mariages	3.460	4.040
Naissances	5.110	7.770
Décès :		
Tous âges ...	5.390	4.400
60 ans et plus.	2.630	2.670
Moins de 1 an	310	360

PRODUCTION D'ÉLECTRICITÉ

MOYENNE 1938 :
1.548 MILLIONS DE KWH.
NOVEMBRE 1950 :
2.900 MILLIONS DE KWH.

(On admet, en principe, que la production d'électricité doit doubler en 10 ans ; on voit que, malgré la guerre, ce résultat est quasiment atteint.)

VENTE DE GAZ-OIL

En 1938 : moyenne mensuelle	**28.300 t.**
En octobre 1950.....	**137.200 t.**

FUEL-OIL

La moyenne passe de 182.800 t. (1938) à 597.500 t. (novembre 1950).

ESSENCE

Identité entre 1938 et aujourd'hui.

(Extrait de AMO Dumont. Février 1951.)

PRODUCTION DE VOITURES

MOYENNE MENSUELLE

Voitures particulières : 1938, 15.200 ; Novembre 1950, 25.170 dont 7.951 pour l'exportation.

Véhicules utilitaires : 1938, 3.280 Novembre 1950, 10.194 dont 2.785 pour l'exportation.

(Communiqué par l'Institut National de la Statistique.)

1. Très ému, F. Boyer reçoit l'accolade de son parrain P. Bernard, qui vient de lui épingler la croix de Chevalier de la Légion d'honneur. 2. M. Jayet, directeur de la Division Nord-Ouest, et M. Hary, président de l'Amicale des Cadres, félicitent M. Boyer. 3. L'expression grave des physionomies dit combien chacun approuve les compliments que M. Jayet adresse au nouveau Légionnaire : « Vos états de service vous peignent tel que nous vous connaissons : bon Français, homme de devoir en toutes circonstances... Vie bien remplie sans recherche de grands éclats, mais sans défaillance aussi... Une belle croix, mon cher Boyer, qui prend toute sa valeur quand elle est aussi bien placée ». 4. Monsieur Jayet, au cours d'une réunion très sympathique, a remis des

NOUVELLES D

DIVISION NORD-OUEST

Dès juillet 1946, M. J. Jayet a été appelé à organiser la Division Nord-Ouest, et à en assurer la Direction. Patiemment, posément, mais avec la volonté tenace des hommes de la montagne dont il est originaire, il a choisi son personnel, placé chacun dans le poste qui lui convenait, l'a éduqué, et d'éléments multiples d'origines diverses, a formé une équipe homogène, souple et active. Au cours de ces quatre années, il a su, tout en restant le chef au vrai sens du mot, gagner l'estime et l'affection de tous.

C'est avec un regret profond que le personnel de la D.N.O. voit M. Jayet quitter la Division pour de plus hautes destinées. Regret que la plus jeune employée du Siège de la Division sut fort bien lui exprimer en ces termes :

« Nous espérons que le Comité d'Etablissement ne sera « pas désapprouvé par son Président, pour avoir enfreint « ses consignes, en organisant une collecte auprès du « personnel de cet immeuble. L'adhésion spontanée de tous « nous permet de vous offrir ces volumes. Vos collaborateurs, « ceux qui sont venus dès la formation de la Division, et « ceux, plus jeunes, qui ont fait ici leur début à la Société, « sont très heureux de pouvoir concrétiser d'une façon « durable, leur sincère attachement, et vous expriment, « avec leurs souhaits pour vos nouvelles fonctions, les « regrets profonds que provoque votre départ ».

C'est lors d'un dîner très cordial, d'autre part, que ses collaborateurs immédiats : chefs de Régions et adjoints, ont renouvelé à M. Jayet leur attachement, leur reconnaissance pour les enseignements nombreux reçus de lui, leurs remerciements pour la compréhension dont il a toujours fait preuve à leur égard, et la confiance qu'il n'a cessé de leur témoigner, guidant chacun dans la bonne voie avec une bienveillance qui n'excluait pas la fermeté. Tout cela, concrétisé par le cadeau bien personnel remis à cette occasion dans le but d'exprimer à la fois le souvenir d'une amicale et étroite collaboration et aussi le regret de voir s'éloigner un peu de la Division, l'homme au grand cœur qui a si bien su s'en faire aimer.

UN NOUVEAU LÉGIONNAIRE A LA DIVISION NORD-OUEST

Notre excellent collègue, Fernand Boyer, adjoint huiles à la Division Nord-Ouest et Membre du Comité de l'Amicale des Cadres, vient d'être fait chevalier de la Légion d'honneur.

C'est à l'occasion d'une réunion des Chefs de Région de la D.N.O., mercredi 14 février, que le nouveau légionnaire a reçu sa croix des mains de son ancien, Pierre Bernard, Chef de la Région Parisienne.

La cérémonie a eu lieu dans un cadre intime, rassemblant simplement autour du nouveau légionnaire, ses « compagnons d'armes » actuels.

nsignes de 20 ans à cinq collaborateurs dont l'anniver-
aire d'entrée à la Société tombait au mois de janvier.
Ci-dessus, M. Bordas de la Comptabilité générale,
dmire insigne et brillant, symboles de ses 20 années
le bons et loyaux services. 5. Monsieur Brault, de la
Comptabilité Clients, reçoit des mains du Directeur de la division ; l'insigne de 20 ans et M. Allegret, du Service de l'Adjoint Exploitation, tient précieusement entre ses mains, celui qui vient de lui être remis. 6. Monsieur Jayet remet à Mademoiselle Charrais, Standardiste à la D.N.O. l'insigne de 20 ans et la complimente pour son humeur toujours égale et pour la manière agréable dont elle remplit cet emploi bien pénible à certaines heures de " pointe " de la journée.

ES DIVISIONS

DIVISION SUD-EST

Training des Chefs de Région

La dernière réunion des Chefs de Région, à laquelle assistaient certains Chefs de Secteur, Spécialistes pour l'Industrie et Vendeurs a eu lieu à Marseille les 12, 13, 14 et 15 février en présence de MM. R. Debay, Y. Boillot et V. Dorny.

Au cours de la première journée, M. J.-L. Duverney commenta, à l'appui de graphiques très détaillés, l'ensemble des résultats obtenus dans chaque zone de vente.

Le deuxième jour, M. R. Debay fit un intéressant exposé sur les sources d'approvisionnement du pétrole brut dans le Monde. M. Lamorte, du Département Applications Techniques, parla de la prospection, de la détection, du forage et du Raffinage.

Ces exposés furent rendus très vivants par la projection de cartes situant les sources d'approvisionnements, de graphiques montrant l'importance de ces sources et de schémas d'installations dans les Raffineries pour le traitement du pétrole et de ses dérivés.

MM. Boillot et Dorny rappelèrent successivement les grands principes de notre politique de distribution, insistant particulièrement sur la nécessité de créer de nouveaux débouchés.

En conclusion de ces journées de travail où tous les problèmes de vente, d'exploitation, de productivité furent largement traités, M. Laffaille exprima l'espoir que chacun des participants s'imprègne encore davantage des principes dégagés au cours du training.

DIVISION NORD-EST

REMISES D'INSIGNES

Le 5 avril, avant le déjeuner, au cours d'une réunion amicale groupant les adjoints et leurs assistants ainsi que le personnel des services auxquels appartenaient les intéressés, M. Peniguel, Directeur de la Division, a remis :

— à M. Louis Delpech, comptable de remplacement, l'insigne et la gratification de **30 années de service,**

— à M. François Poulleau, assistant de l'Adjoint Exploitation, et

— à M. Alfred Legrand, de la Comptabilité Vente, l'insigne de **20 années de service.**

M. Lucien Lebé, caissier de la Division, qui était invité le soir même au dîner offert par la Direction, chez Ledoyen, au cours duquel devait lui être remis l'insigne de 40 années de service, s'était joint à ses collègues.

CHRONIQUE SOCIALE

RÉSUMÉ DES DISPOSITIONS SOCIALES

envisagées ou prises au cours du mois de février 1951

DISPOSITIONS LÉGALES

Prêts destinés à l'amélioration de l'habitat

Un décret et un arrêté du 18 juillet 1950 avaient autorisé les Caisses chargées du paiement des prestations familiales, à consentir, jusqu'au 1er juillet 1951, des prêts au taux d'intérêt de 1 % destinés à des travaux d'aménagement ou de réparation comportant une amélioration des conditions de logement de leurs allocataires salariés ou assimilés, propriétaires, locataires ou occupants de bonne foi des locaux qu'ils habitent (voir le résumé des dispositions sociales de juillet 1950).

Une circulaire du 24 janvier 1951 (J.O. du 1er février 1951) définit maintenant les bénéficiaires, la nature des travaux ouvrant droit aux prêts, le montant et les modalités d'attribution et de remboursement de ces prêts.

POUR POUVOIR EN BÉNÉFICIER, IL FAUT :

— Etre allocataire, salarié ou non, d'une Caisse d'Allocations Familiales ;

— Etre locataire, propriétaire ou occupant de bonne foi, c'est-à-dire être assuré d'un maintien, dans les lieux, assez long.

Peuvent donner lieu à l'attribution du prêt : les travaux de réparation, d'assainissement (installation de l'eau courante, de postes d'eau, de w-c., etc.), d'amélioration (installation du gaz et de l'électricité), de mise en état d'habitabilité de pièces inutilisées, de division de logements. Par contre ne peuvent ouvrir droit au bénéfice des prêts, les dépenses d'équipement ménager, ainsi que les travaux de caractère somptuaire.

Les demandes de prêts sont à présenter au service qui assure le paiement des prestations familiales.

IL EST RAPPELÉ :

— Que ces prêts peuvent atteindre 80 % des dépenses prévues sur devis ou effectuées par l'emprunteur dans la limite d'un maximum :

De 100.000 francs pour les emprunteurs ayant moins de 3 enfants à charge ;

De 125.000 francs pour les emprunteurs ayant 3 ou 4 enfants à charge ;

De 150.000 francs pour les emprunteurs ayant au moins 5 enfants à charge ;

— Que l'intérêt est fixé à 1 % ;

— Et que les prêts sont remboursables en 18 mensualités égales et exigibles à compter du sixième mois qui suit l'attribution.

Majoration exceptionnelle de 20 % des prestations familiales versées au titre des mois de février et mars 1951

Une loi du 2 mars 1951 (J.O. du 3 mars 1951) dispose que les prestations familiales versées au titre des mois de février et mars 1951 seront exceptionnellement majorées de 20 %.

Tarifs d'honoraires des praticiens en matière de soins aux assurés sociaux

Aux termes d'une Circulaire du 6 février 1951 (J.O. du 7 février 1951), les tarifs d'honoraires des praticiens en matière de soins aux assurés sociaux, applicables en l'absence de convention entre les Caisses Régionales de Sécurité Sociale et les Syndicats Médicaux sont relevés de la façon suivante, avec effet du 8 février 1951.

CONSULTATIONS

Province	250	*au lieu de*	160
Lyon et Banlieue, Marseille	300	—	210
Seine, Seine-et-Oise (Zone 1).	350	—	210
Villes de plus de 100.000 hab. .	280	(*inchangé*)	

VISITES

Province	300	*au lieu de*	210
Lyon et Banlieue, Marseille	380	—	260
Seine, Seine-et-Oise (Zone 1) .	450	—	260
Villes de plus de 100.000 hab...	350	(*inchangé*)	

C'est donc sur ces nouvelles bases que seront calculés les remboursements effectués par les Caisses de Sécurité Sociale aux assurés sociaux (ainsi que les remboursements de la Mutuelle du Pétrole).

GRATIFICATIONS
pour longs services

Nous adressons nos chaleureuses félicitations aux collaborateurs dont les noms suivent, qui ont atteint 25 et 30 années de service à notre Société :

DIRECTION COMMERCIALE

30 ans

M. Louis Malcouronne, Section Vérification Permanente, division N.-E.

DIRECTION COMPTABILITÉ ET FINANCES

30 ans

M. Marcel Banchereau, agent de maîtrise, Dépt. Dommages de Guerre.

M. Henri Fages, détaché au Groupement d'Achat des Carburants.

DIRECTION INDUSTRIELLE

30 ans

M. Moïse Laurent, aide-chimiste, Raffinerie de Port-Jérôme.

DIRECTION JURIDIQUE

25 ans

Mme Anna de Coquereaumont, employée au Dépt. du Contentieux.

DIRECTION RELATIONS SOCIALES

30 ans

M. Henri Chaumet, adjoint au chef du Dépt. Formation Professionnelle.

PROMOTIONS

DIRon APPROVISIONNEMENTS ET TRANSPORTS

M. JEAN DECROIX a été nommé chef de la Division Administrative au Département des Achats.

Entré dans le Groupe en 1924, M. Decroix avait d'abord travaillé à la STEMCO, puis en 1931 avait été muté au Service des Achats de la S.F.A.R. Affecté au Magasin Central d'Aubervilliers jusqu'à sa mobilisation il était passé, à son retour de captivité, au Service Récupération d'Aubervilliers, puis au Service Matériel et Magasin du Siège, pour être affecté, enfin, au Département des Achats dont il dirigeait la Section Transit et Licences d'Importation.

DIRECTION COMMERCIALE

DIVISION SUD-EST

M. MARCEL BROYER a été nommé gestionnaire au Secteur de Nîmes.

Entré à la Société en 1947 en qualité de comptable à Lyon, transféré au Siège de la Division Sud-Est, puis aux Secteurs de Marseille et de Grenoble, il avait assuré de nombreux intérims de gestionnaires.

M. JEAN GIROUD vient d'être nommé vendeur au Secteur de Lyon.

Entré à la Société en 1947, il avait été précédemment vendeur au Secteur de Saint-Etienne, puis assistant au bureau régional de Marseille.

M. ROBERT GOUTAL vient d'être nommé assistant au chef de Région de Lyon.

Engagé à la Société en 1933, en qualité de comptable à Lyon, il avait été nommé successivement vendeur, puis secrétaire commercial. Détaché en 1941 au C.O.D.C.C.G., il fut nommé chef de Secteur à Chalon-sur-Saône en août 1945, puis à Avignon en septembre 1948.

M. GASTON JACOMETTI vient d'être nommé assistant au chef de Région de Nice.

Il avait débuté à Gennevilliers en 1933 et avait géré la Cantine du Siège Social pendant une période particulièrement difficile. Il avait été, par la suite, nommé chef de Secteur à Montargis.

M. J.-P. JEANLAURENT vient d'être nommé vendeur instructeur Esso-Service.

Il était entré à la Société en 1949 en qualité de préposé-démonstrateur pour les Régions de Grenoble et Lyon.

M. RENÉ LAMBERT vient d'être affecté au Secteur d'Avignon.

Entré à la Société en 1947, il avait été successivement chef de piste à Orly, chef du Dépôt Aviation d'Istres, vendeur au Secteur de Marseille, puis vendeur-instructeur Esso-Service.

M. ANDRÉ PUYENCHET vient d'être nommé chef de la Section « Machines Electro-Comptables » au Siège de la Division Sud-Est.

Entré à la Société André Fils en 1930, il fut nommé Chef de la Section Commandes et Marchés au Siège de la D.R. Marseille en

ET MUTATIONS

1939 et chef de la Section Comptabilité Ventes de la Division Sud-Est en 1948.

M. Henri Robert a repris son poste de Chef de Secteur de Valence.

Entré à la Société en 1932, en qualité de comptable au Secteur de Saint-Etienne, il avait été successivement vendeur, puis chef de Secteur au Puy en 1935, à Valence en 1937 et avait été nommé à Lyon en 1948.

M. Marc Rostaing a été nommé gestionnaire au Secteur de Montpellier.

Entré en 1946 à la Société en qualité de second comptable à Bourg, il avait été nommé par la suite gestionnaire à Saint-Etienne.

DIVISION NORD-EST

M. Léon Gaulon a été nommé inspecteur des Pertes sur Stocks à la Division Nord-Est.

Entré à la Société André Fils en 1920 en qualité d'employé au Service Commissions, il était passé en 1924 à la Société d'Importation des Huiles de Graissage, puis revenu à la Société André Fils en 1928, transféré au Service Stocks de la S.F.A.R. en 1934, nommé chef de Bureau à Gennevilliers en 1937, il avait été détaché en qualité de contrôleur d'abord au Pool des Lubrifiants en 1942, puis à l'O.C.R.P.I. en 1947. Il était revenu au Siège social en 1949 en qualité d'inspecteur Pertes à la Direction Commerciale.

Il a reçu récemment la Médaille d'Argent du Travail.

DIRECTION INDUSTRIELLE

RAFFINERIE DE PORT-JÉROME

M. René Ariege a été nommé contremaître d'Exploitation Raffinerie 3e catégorie.

Entré à la Société en 1931, mis en disponibilité en 1940, il avait été repris à la Raffinerie en 1946 comme employé qualifié au Bureau d'Etudes, puis muté au Service Exploitation. Il avait été nommé contremaître d'Exploitation Raffinerie 1re catégorie en 1949.

Mme Jeannine Glisse engagée en janvier 1950 en qualité d'employée qualifiée au Service Technique, vient d'être nommée chimiste de Documentation (1er échelon).

M. François Leguele a été nommé pointeau comptable payeur.

Il était entré à la Raffinerie en 1948 en qualité d'aide-comptable.

M. Jean Leheutre vient d'être nommé chef de quart centrale 2e catégorie au Département Entretien.

Il était entré à la Raffinerie en 1949 comme contremaître d'Entretien.

M. Jean Mercier vient d'être promu employé qualifié de Service Technique au Groupe Testing.

Il était entré à la Raffinerie en mars 1950 comme employé de Service Technique 1er degré à ce même groupe Testing.

Petites NOUVELLES SCIENTIFIQUES

POUR ACCENTUER LE DÉGEL DES FLEUVES, IL FAUDRA... LES PEINDRE EN NOIR.

Des spécialistes de l'Illinois Institute of Technology à Chicago sont arrivés à la conclusion que si l'on parvient à « peindre en noir » la surface des cours d'eau et des lacs gelés et recouverts d'une couche de neige, la glace entre en fusion dès que la température de l'air ambiant approche de zéro degré centigrade, et que l'intensité de la radiation solaire est suffisante.

Or, cette température et cette intensité de radiation solaire existent dès février et mars dans les régions septentrionales des Etats-Unis. Il serait possible, par conséquent, d'ouvrir chaque année les routes fluviales nord-américaines à la navigation durant une période beaucoup plus longue qu'elles ne le sont actuellement.

Les spécialistes qui s'occupent activement de la question, ont également établi que la peinture noire « antigel » pourrait être fournie en abondance, en poudre ou en liquide, par les déchets industriels qu'on peut récupérer en quantité dans les usines américaines.

(Extrait de Science et Avenir.)

DES RADIO-TÉLÉPHONES INSTALLÉS, POUR LA PREMIÈRE FOIS EN EUROPE, SUR LES MOTOCYCLETTES DES POLICIERS LONDONIENS.

Pour la première fois en Europe, des appareils de radio-téléphonie viennent d'être installés, sur des motocyclettes de la police. Cinq patrouilles motocyclistes de Scotland Yard, équipées de radio-téléphones sont en effet entrées en service à Londres au début de ce mois. Trente autres suivront bientôt.

Le radio-téléphone est le résultat d'expériences entreprises au cours de ces trois dernières années. Installé sur les motocyclettes, il permet aux agents d'être en communication directe et continuelle avec Scotland Yard.

LES NOUVEAUX POUMONS D'ACIER « TOUSSERONT » A LA PLACE DU MALADE.

Un des inconvénients du poumon d'acier normal est que la régularité de son fonctionnement ne permet pas les gestes apparemment désordonnés de la toux. Or, la toux qui permet au malade de se débarrasser des mucosités qui lui obstruent la gorge rend de précieux services.

Pour remédier à cet état de chose, le docteur Alan L. Barach, attaché au laboratoire de l'Université de Columbia est en train de perfectionner un prototype de poumon d'acier qui permet au malade de tousser. Muni d'un appareil entraînant une brusque arrivée d'air, le nouveau modèle de poumon d'acier « tousse » pour ainsi dire à la place de son prisonnier, comme il respire pour lui. Ce perfectionnement apportera un soulagement aux malades pulmonaires.

(Extrait de S.I.S.)

L'HÉLICOPTÈRE CONTRE L'ARAIGNÉE ROUGE ET LE PUCERON COTONNIER QUI MENACENT LES RÉCOLTES AFRICAINES.

Le coton africain est en grand danger. Les insectes parasites qui ont causé l'année dernière des dégâts considérables et fait baisser la production cotonnière Sud-Africaine de seize mille balles à six mille balles à peine, menacent de détruire complètement cette année la récolte de Natal et du Zoulouland. En effet, l'offensive massive de l'araignée rouge, de l'anthonome du cotonnier et du puceron cotonnier sur ces régions a pris l'ampleur d'un véritable fléau. Les planteurs de coton de l'Union, justement alarmés par cette menace, ont fait appel aux spécialistes anglais de la lutte contre les insectes.

En réponse à leur S.O.S., un avion anglais spécialement équipé pour ce genre de transport a amené, la semaine dernière, de Londres à Durban, deux hélicoptères qui ont entrepris, dès leur arrivée, l'épandage de poudres insecticides sur les régions menacées. Quatre mille hectares de terrain seront traités au cours de cette saison.

Rappelons que les planteurs de coton de l'Union cultivent une surface de vingt-quatre mille hectares. Ils espèrent doubler l'an prochain cette surface si les fléaux actuels qui menacent la culture du coton peuvent être efficacement combattus par l'action des hélicoptères.

(Extrait de S.I.S.)

Entre-Nous

NAISSANCES

Nous avons appris les heureuses naissances de :

Yves, 2e enfant de M. Jacques CORNILLE, Service Statistiques.

Martine, 2e enfant de M. Robert KEKES, Services Généraux.

André, fils de M. Robert LE GUEN, matelot du « Port-Jérôme ».

DIVISION NORD-EST

Michelle, fille de M. Jean BERLAND, secteur de Lille.

Catherine, fille de M. Jean GUERRA, secteur de Mulhouse.

DIVISION SUD-EST

Bernard, fils de M. Louis LASSALLE, secteur de Perpignan.

RAFFINERIE DE LA MAILLERAYE

Janine et Ginette, 10e et 11e enfants de M. Désiré BOURDON.

Christine Guinguenaud, petite-fille de M. Fernand TROUVÉ.

MARIAGES

Nous avons appris avec plaisir les mariages de :

M. Louis BERTHELE, matelot « Esso-Provence », avec Mlle Michelle BON.

Mlle Raymonde CHAUVRIS, restaurant corporatif, avec M. SIMON.

Mlle Francine LUNEAU, Service Electro-Comptable, avec M. MARTIN.

Mlle Marthe LEMPEREUR, fille de M. E. LEMPEREUR, division sud-est, à Marseille, avec M. Jean-Jacques LASALARIÉ, avocat, fils du sénateur des Bouches-du-Rhône.

M. Lucien MALLET, Raffinerie de La Mailleraye, avec Mlle Thérèse FLAHAUT.

DÉCÈS

Nous avons appris avec peine le décès de plusieurs de nos collègues ou anciens collègues :

Mme Lina HOURDEAU qui travaillait à la Cantine de Saint-Ouen. Entrée à la Société en 1948 en qualité de marinière sur le Chaland Audonien, elle avait été mutée, il y a une année, à la cantine de Saint-Ouen. M. Ropars, accompagné des collègues de Mme Hourdeau, assistait aux obsèques et y représentait notre Société.

M. Alfred CARON, ancien retraité de la Société André.

M. Célestin LIZEAS, ancien ouvrier de l'Usine d'Aubervilliers. Entré à la Société en 1916 il était à la retraite depuis 1939.

M. Gaëtan MANCASSOLA ancien ouvrier de la Compagnie générale des Pétroles. Entré dans cette Société en 1889, il était à la retraite depuis 1937.

Mme Joséphine THIEBEAULD, ancienne ouvrière à l'Usine de Rouen-Algérie. Entrée à la Société en 1924, elle était retraitée depuis 1940.

D'autres collègues ont été frappés dans leurs affections et nous font part des décès :

RAFFINERIE DE PORT-JÉROME

M. Victor AUGER, conducteur de compresseur, de sa femme.

M. André HAUCHECORNE, mécanicien, de sa fille Martine.

M. René RICARD, terrassier, de son fils Joël.

RAFFINERIE DE LA MAILLERAYE

M. Fernand BOCQUIER, de sa mère.

MM. Robert et Henri BOUCHER, de leur mère.

MM. Jacques et Raymond BOURDIN, de leur mère.

M. André FRANÇOIS, de son père.

MM. Arsène et Michel HONORÉ, de leur mère et grand-mère.

M. Bernard LEFÉE, de son père.

M. E. LEMAITRE, de son beau-père.

M. M. RABARDY, de sa grand-mère.

DIRECTION COMMERCIALE

DIVISION NORD-OUEST

M. Gustave DELANGE, de l'Usine de Saint-Ouen, de sa mère.

M. René DUROU, de la Comptabilité Clients du Siège de la Division, de sa mère.

DIVISION NORD-EST

M. Lucien BAZIN, de sa mère.

DIVISION SUD-EST

M. Georges DEDIEU, de la Comptabilité Stocks du Siège de la Division, de sa mère.

SIÈGE

M. Jean DEMARCQ, de son père.

LES BONNES IDÉES PAIENT

La modestie est une qualité, à condition de ne pas la pousser à l'excès et, surtout, de s'en débarrasser quand il le faut. A quoi bon, dites-vous ? Je ne suis pas assez instruit, je n'ai pas assez de connaissances, ce que je proposerai sera peut-être ridicule, d'autres sont plus qualifiés que moi... Quelle erreur ! Personne n'est plus qualifié que vous, car il s'agit de *votre* travail, et vous êtes parmi ceux qui le connaissent le mieux.

On ne vous demande ni inventions, ni découvertes... Un geste de plus ou de moins, une colonne d'imprimé à supprimer, un circuit à changer... etc. Des petits détails ? Bien sûr ! Mais l'organisation d'une grosse Société comme la nôtre comporte une multitude de petits détails, son activité n'est que la somme du travail de chacun d'entre nous. Et qui est à même de voir, d'étudier ces détails, sinon vous ? Votre chef est là pour commander et contrôler, pas pour exécuter.

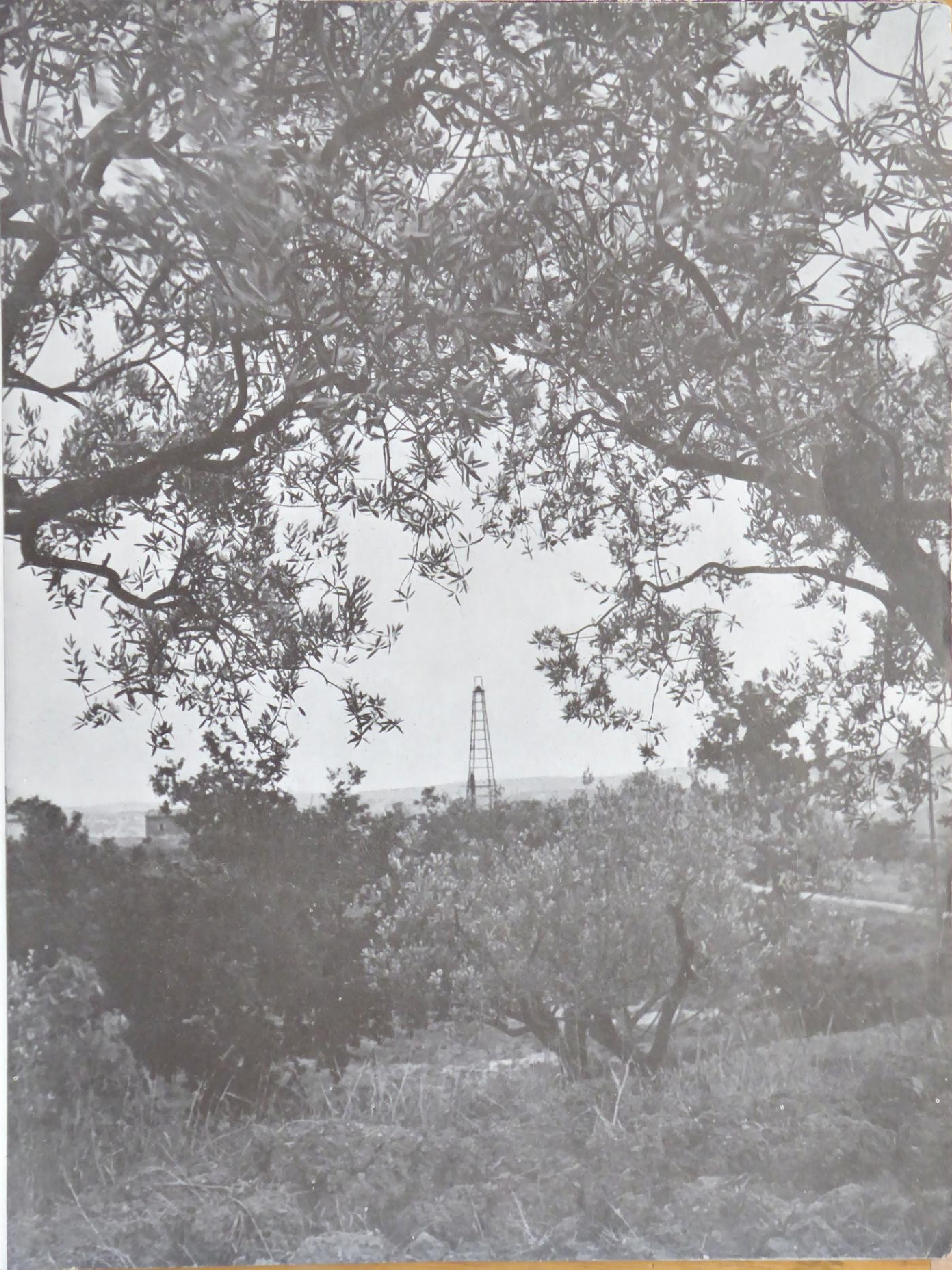
On ne vous demande ni inventions, ni découvertes... Dites-vous cependant que bien des découvertes d'ordre pratique sont sorties du cerveau d'hommes qui travaillaient « sur le tas ». Et sur un plan beaucoup plus matériel et « terre à terre », dites-vous aussi que certains de vos camarades ont déjà touché des primes ou reçu des félicitations. Alors, pourquoi pas vous ?

Si vous avez vraiment des idées, et si la modestie vous a empêché jusqu'à présent de les faire connaître, n'hésitez plus : prenez une feuille de suggestion et commencez à écrire ; rappelez-vous le dicton bien connu : « La fortune sourit aux audacieux ». Que risquez-vous ? Si votre suggestion n'est pas retenue, vous serez à même de savoir pourquoi ; la réponse vous montrera qu'elle a été étudiée objectivement et vous encouragera à recommencer. Si vous invoquez encore la modestie avant même que de chercher, alors ce n'est qu'un mauvais prétexte.

LES BONNES IDÉES PAIENT.

— Le bénéfice est pour tout le monde ; pour vous d'abord, pour vos collègues, pour la Société, et il ne s'agit pas, quant à vous, seulement d'un avantage financier. On parle beaucoup en ce moment de recettes pour rester jeune. Rien ne vaut, croyez-nous, le combat contre la routine, les mauvaises habitudes. Si vous arrivez chaque matin à votre travail avec un esprit nouveau, vous verrez combien, tout de suite, la vie paraît plus belle.

Au milieu des oliviers du bassin de Saint-Jean-de-Maruejols, ce derrick planté en plein Languedoc se dresse comme le symbole de la volonté française de trouver et d'exploiter le pétrole de notre sous-sol. (Photo Morel)



RÉDACTEUR EN CHEF-GÉRANT
PIERRE MOREL
ÉDITION SODICO-PARIS
RÉGIE DE CE DÉPOT LÉGAL
2e TRIMESTRE 1951
IMP. LANG, BLANCHONG ET Cie
30, RUE DU POTEAU, PARIS